San Nicolás
de los Arroyos

**Cdor. Manuel Passaglia**
Intendente

**San Nicolás de los Arroyos**

# HISTORIA DEL PUERTO DE SAN NICOLÁS

Ricardo Darío Primo

## HISTORIA DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS

Para comunicarse con el autor
Ricardo Darío Primo
ricardodarioprimo@gmail.com

Fecha de impresión 20 de Agosto de 2021
Tirada 300 ejemplares

Editado por la Municipalidad de San Nicolás de los Arroyos
Y forma parte de la colección de "Historia de San Nicolás de los Arroyos"

Diseño de Tapa: Municipalidad de San Nicolás de los Arroyos.
Diseño interior: Federico Juliano para Printer Ediciones.
Foto de Tapa: Leo Peon

Impresión: Printer Ediciones
Cochabamba 2 - San Nicolás
administracion@edicionesprinter.com.ar
Tel. 0336 - 4421781

ISBN: 978-987-88-0316-6

**RICARDO DARIO PRIMO**

Es Profesor de Historia egresado del Instituto del Profesorado Nº 3 Eduardo Laferriere de Villa Constitución, Postitulado en Actualización Académica en Historia por el Instituto de Formación Docente Nº 127 de San Nicolás y Licenciado en Tecnología Educativa por la Facultad Regional San Nicolás dependiente de la Universidad Tecnológica Nacional. Cursó estudios de especialización en Historia Económica en el Instituto de Investigación de Historia Económica dependiente de la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA. Es autor de "Historia de La Emilia- Libro de la Memoria Emiliana", "El Intendente Asesino", "SOMISA, una Historia de Acero" "Complot en la Ciudad de María", "Blanco y Negro, ayer y hoy, Historia Institucional de La Emilia" y "San Nicolás sin fundación". Además escribió numerosos artículos, ensayos e investigaciones historiográficas muchas de ellas en publicaciones de la especialidad. Es investigador Ad Honorem de la UTN San Nicolás e integrante del Instituto de Investigaciones Juan Manuel de Rosas dependiente de la Secretaría de Cultura de la Nación y forma parte del Núcleo de investigadores de Ciudades Portuarias Regionales IDEHESI-CONICET. Ha colaborado en varios programas de Historia tanto en Canal Encuentro, Fox Sport, Incaa TV , TV Pública , Canal 13 como así también en el Canal 2 Cablevisión San Nicolás.

# DEDICATORIAS

A Dios nuestro señor que me brindó salud y me protegió
para poder realizar este libro.

A mi esposa Paula, por su paciencia y colaboración
en este trabajo de investigación.

A la memoria de mis Padres y hermano.

## AGRADECIMIENTOS

Al señor Intendente Municipal Ctdor. Manuel Passaglia por darle valor a esta investigación histórica e impulsar la publicación de este libro.

Al Diputado Pcial. Dr. Santiago Passaglia por su incondicional apoyo.

Al ex Intendente Municipal Dr. Ismael Passaglia.

Al Ing. Edgardo Cecchi por su asesoramiento técnico, a la Arq. Roxana Obregón, al Dr. Miguel De Marco (h), Rudy Gigli, Juan Manuel Martínez, César Bustos, Leandro Peón, José María Lagorio y Miguel Podestá.

Al personal del Museo y Archivo Histórico "Don Gregorio Chervo" por su colaboración y excelente predisposición hacia esta investigación.

## PRÓLOGO

San Nicolás tiene una rica historia. Aparece por primera vez en las páginas de la Historia Argentina con el Primer Combate Naval Argentino, ocurrido el 2 de Marzo de 1811. No obstante con orgullo, destaca que el creador de nuestra enseña nacional Gral. Manuel Belgrano pasó por sus tierras en Septiembre de 1810. Este caserío ubicado en la costa del Paraná fue sitiado y saqueado por los realistas, lo que motivó tiempo más tarde que desde Buenos Aires se creara el Regimiento de Granaderos a Caballo a cargo de San Martín para patrullar sus costas y llevando a cabo la gloriosa jornada del Combate de San Lorenzo.

Vinieron luego los tiempos en que se la declaró "Ciudad", sufrió nuevamente el fragor de la guerra pero ahora entre hermanos. La ciudad, frontera de Buenos Aires fue el mojón frente al interior. Y estos tiempos de guerra parecieron frenarse cuando en esta misma ciudad, los gobernadores reunidos por Urquiza, se disponen a firmar el famoso Acuerdo de San Nicolás, para pacificar el país.

Fue esa la segunda oportunidad en que la ciudad, se metía nuevamente en las páginas nacionales de Historia. Y todo siguió su rumbo. Vinieron las Batallas de Cepeda y Pavón. Después la Guerra del Paraguay y en todos esos derramamientos de sangre, los nicoleños estuvieron presentes.

La organización del Estado Nacional y su consolidación a partir de 1880 pareciera que producen la paralización de esas epopeyas históricas que hacían sobresalir a la ciudad y a sus hombres. Porque esas páginas escritas bajo la sangre y el sacrificio de generaciones, llenaron de orgullos a todos que veían conquistada la paz pero también el silencio de un futuro que se redactaría de otra manera.

Y ahí comienza a escribirse otra clase de historia. Ya no, con hechos épicos que hacen ganar el mármol o el bronce a sus líderes, que silencian con su presencia inmortal la identidad, esfuerzo y coraje de sus subordinados a los que el anonimato postergó para siempre.

La Historia que comienza a redactar es la del capital, del comercio, del trabajo a destajo de generaciones que construyeron sobre los cimientos de gloria de sus antepasados, una ciudad, una región y un país que los cobijara y les brindara diariamente el sustento. Ya no se escucharan el sonido de las armas o el metálico refriegue de los sables. Ahora lo que gana en el aire, es la sirena de los buques en el río, que llegaban o partían del puerto, el sonido del cincel y los cortafierros o el ruido de las palas y picos en la construcción. El bullicio de los carruajes que recorren cada vez más calles adoquinadas o empedradas. El ladrido de numerosos perros acompañando los carros con frutos del interior en las cercanías de las barracas donde se los almacenaba cerca de la Plaza del Marchamo, "De las Carretas" o actual Plaza 23 de Noviembre (Escuela Normal de San Nicolás). El tranvía tirado a caballo que expande su recorrido en toda la ciudad, llegando ahora lo más moderno de entonces; el ferrocarril.

Son las campanas del capitalismo que viene a construir riquezas, invertir, ganar dinero, generar trabajo y explotación sobrehumana. Es la nueva historia que viene cabalgando en una pampa que no tiene más que ofrecer que la inmensidad y bondad de la tierra.

En el país, había muchas ciudades y otras surgirían por el paso del ferrocarril. Su trazado convertía a la soledad en civilización. Se construyeron numerosos poblados y la inmigración pobló sus dimensiones.

Pero más allá del ferrocarril que todo unía, había unos poblados que estaban más favorecidos que otros. Y aquí el motivo que lo generaba era la naturaleza. Es el caso de San Nicolás y su corazón productivo que fue el Puerto.

Este surgió como un simple fondeadero (lugar de la costa con la adecuada profundidad para que una embarcación pueda anclar en sus inmediaciones), pasó luego a ser un muelle (en el concepto ya de una

obra a la orilla del río o riacho adecuado para el embarque o la carga y descarga de barcos) para ser finalmente un puerto (espacio ya destinado y orientado especialmente para el flujo de mercaderías, personas, etc.).

Y hablamos de su matriz productiva, ya que además de brindarnos interesantes elementos en su Historia, configura una organización o nexo entre distintos elementos de transporte que generan puestos de trabajo, riqueza productiva y desarrollo local y regional.

El Puerto de San Nicolás, atravesó en su historia distintas etapas y lugares. Tuvo incluso distintas denominaciones locales que nos servirán asimismo para ubicarnos y entender su desarrollo. Debió afrontar problemas que incluso a pesar del tiempo trascurrido, cada tanto afloran a su alrededor. Se intenta que este trabajo demuestre su importancia, ilustrándonos de que manera hasta el día de hoy, marca su presencia en el desarrollo como ciudad y región.

No fue una fácil tarea poder resumir en estas páginas toda su historia. La ausencia de un archivo centralizado que reúna toda la información sobre el Puerto de San Nicolás fue un gran obstáculo a salvar. Para eso hubo que recurrir a todo tipo de fuentes (fotos, planos, revistas, datos estadísticos, etc.) dispersos en variados lugares. Tampoco había mucho escrito al respecto, Solamente páginas aisladas en los diversos textos de Historia local o nacional o trabajos de algunos funcionarios como podrá observarse.

La dinámica existencial de este puerto, también atentaba contra el adecuado registro de su pasado. El primer Puerto de San Nicolás estaba ubicado en un lugar que hoy es de recreación. No se encontró documentación sobre el movimiento del mismo. En ese espacio geográfico que ocupó desde sus inicios hasta que las operaciones portuarias pasaron a desarrollarse completamente en el actual Parque San Martín, el Puerto fue el exponente de una economía local que alimentaba con su trabajo y brindaba sendas oportunidades de comunicación y desarrollo económico a vastos sectores. Su lugar y condiciones de desarrollo llevaban implícitas ciertas problemáticas que se destacan en este estudio y que se proyectan en acciones de todo tipo para salvar tales circunstancias.

Conforme fueron pasando los años y cambiando la realidad de la economía argentina, se dio paso a la configuración de un nuevo "Puerto de Ultramar" en la antigua Sección Embarcaderos (actual Parque San Martín). Eran épocas de grandes concesiones al capital privado que llegaba a la Argentina a financiar todas las obras con la que debía contar un país y que se carecía por completo (puertos, ferrocarriles, servicios de agua, cloacas, telégrafo, electricidad, etc.) Y así fue como de ser un ente municipal, provincial y nacional, dónde el Estado tenía fuerte injerencia ya que los límites entre estas jurisdicciones y el mismo municipio no estaban claras en la legislación existente, se pasó a otorgar una concesión a intereses y capitales privados.

Surgía así la Sociedad Puerto San Nicolás al amparo de una Argentina agroexportadora y dónde se permitían otorgar largas concesiones a esos capitales que fortalecían la economía nacional. Esto podrá verse en San Nicolás pero en este libro además, con la particularidad de que ese análisis incluye la participación del proletariado en el sector portuario y mercantil local. Algo ignorado por muchos, la mano de obra que generará riquezas para una burguesía mercantil toma parte en el proceso productivo portuario que tiene singularidades y que se desarrollarán en el presente texto.

Este trabajo, que incluye en su prisma a la cuestión obrera, tiende a mostrar cómo era la economía de entonces y de qué manera una sociedad como la de San Nicolás pudo verse afectado o favorecida por las diversas crisis que se debieron enfrentar. Desfilarán por estas páginas, lo ocurrido en 1890 y su relación con el tema abordado, el surgimiento del movimiento obrero local y regional, la aparición de capitales de grandes casas comerciales que ven en el Puerto de San Nicolás una gran oportunidad de ganancias y cómo todo esto, afectó o no al simple ciudadano.

Además, la Historia del Puerto de San Nicolás nos mostrará el proceso económico y social por el cual la ciudad y la región van transformándose de manera paulatina. En sus páginas se encontrarán datos económicos, censos, estadísticas y gráficos que nos ayudarán a comprender el proceso de expansión urbana, la radicación continua de empresas en la localidad y la aparición en escena de diversas instituciones que conformarán una sociedad moderna.

Si alguien alguna vez se preguntó si la Primera Guerra Mundial o la Crisis del 30`o más aún, la 2da Guerra Mundial, modificó, afecto o benefició al sencillo habitante de una ciudad portuaria, encontrarán aquí elementos para una respuesta.

También podrá observar el juego político de lobbys, que de antaño formaban parte de las relaciones comerciales y que se presentaban y manifestaban en momentos claves de nuestro pasado. Así de esta forma serán capaces de entender a los grupos que contrarios a la Sociedad Puerto San Nicolás, (concesionaria de todas las instalaciones portuarias locales) pedían por la "liberalización del puerto" y luego frente a la desilusión de no poder insertarse en negocios alguno con el Estado nacionalizando el puerto, se llamaron a silencio y la cuestión se olvidó por completo.

Otro aspecto importante es vislumbrar el papel de responsabilidad que tuvieron los ferrocarriles en el esplendor u ocaso de los puertos argentinos. Las guerras de tarifas que apoyaban a uno y arruinaban a otros, los trazados ferroviarios que convertían en millonarios a simples terratenientes dueños de enormes extensiones de tierras ocupadas solamente en la cría de ganados. Y también podrá observarse un proyecto local que de haberse realizado, quizás la historia futura hubiese sido otra y estas líneas, distintas.

El desarrollo de la industrialización por sustitución de importaciones, paralelo a los últimos vestigios de la argentina agroexportadora planteo el paradigma de un enorme engranaje estatal de desarrollo, al cual si faltaba una de las piezas, dejaba de funcionar. El ferrocarril estatizado, el comercio exterior en manos del Estado a través del IAPI, los puertos bajo control nacional, una flota mercante también nacional y las divisas obtenidas invertidas en el desarrollo industrial, iban de la mano de un aparato burocrático que bendecía o castigaba. En este contexto el Puerto de San Nicolás nacionalizado tuvo que seguir existiendo y cumpliendo con su labor. ¿Cómo nos fue en este período? ¿Qué problemas surgen y que logros se obtienen? ¿Cómo se constituyen las instalaciones portuarias?

El cambio de paradigma de los 90` impuso modificaciones en la dependencia de numerosos organismos entre ellos los puertos. Así que de ser una dependencia nacional pasó a ser provincial. ¿Cómo se afrontó esta nueva etapa? ¿Qué cambios más importantes comienzan a producirse en la matriz productiva del Puerto de San Nicolás?

El comercio y las transacciones van modificándose conjuntamente a las nuevas tecnologías y en víspera del desarrollo de una cuarta revolución industrial, surge la figura de una nueva herramienta de dirección y gobierno, como es el actual "Consorcio de Gestión" dónde diversos actores y representantes de sectores interesados en el devenir portuario, forman parte de su administración.

En toda esta Historia, quedan vacíos que no pudieron llenarse por no encontrarse la información deseada. El paso de diversas administraciones de distintas gestiones (privada, nacional, provincial) hicieron que elementos que podrían haber resultado útiles para un análisis más pormenorizado no estuviesen presentes. Sin embargo, este trabajo además de expresar lo más objetivamente posible, el pasado de un factor de producción local y regional importantísimo como es el Puerto de San Nicolás, tiene que constituirse en la base de futuras investigaciones que profundicen algunos tópicos que surgen directa o indirectamente del mismo.

En el medio de todo esto, están las personas que de la mejor manera posible pusieron todo su

empeño, dedicación y sacrificio para que el Puerto de San Nicolás siguiera funcionando aún cuando las condiciones externas o internas fueran restrictivas.

La exposición de imágenes, gráficos, tablas, etc. pueden resultar prescindibles para algunos e importantes para otros. Pero en su conjunto expresan el trabajo que allí se realizó y sirven para comparaciones y examen más profundo para quienes así lo desean.

En este libro hay importantes lecturas exponenciales de especialistas, testigos contemporáneos y otros que mediante sus miradas pueden aportar una variedad interesante de enfoques y también claridad de rumbos. No se trata de exponer una secuencia de hechos, sino más bien demostrar procesos muchos de los cuales conciben la situación local y otros la definen.

Hoy un espacio de la Historia de San Nicolás viene a llenarse con la "Historia del Puerto de San Nicolás". De los tres puertos, de los tres lugares, de los tres tiempos históricos que tuvo cada uno (Puerto de Cabotaje, de Ultramar y Puerto Nuevo). De las alegrías y tristezas que cada uno despertó en cientos de obreros, empleados y profesionales que ahí dejaron sus vidas. El Puerto de San Nicolás seguirá constituyendo un elemento dinamizador de la sociedad local y de todo su hinterland. Y este libro, es el primer peldaño de su fuerte presencia.

# CAPITULO 1

# EL PRIMER PUERTO
## El puerto colonial y Cabotaje

*Imagen N° 1; Vista del Muelle y Zanja de Doña Melchora*
*Foto: gentileza de César Bustos*

# El puerto en la etapa colonial, independiente Del Estado Provincial y Nacional

A fines del siglo XVII las tierras del entonces Pago de los Arroyos (parte de las cuales comprendían lo que actualmente es San Nicolás), son vendidas a Don Antonio de Vera Moxica (Mujica) vecino de Santa Fe y esposo de Melchora Arias Montiel. Existen autores que intuyen que entre 1700 y 1800 ya existía una cañada natural o desagües de aguas hacia el Arroyo Yaguarón en un sector cercano a la Plaza Principal de la localidad y que daría inicio a las primitivas actividades como muelle para desembarco de mercaderías y también de personas. (ESEVERRI José Ricardo ,2019)[1]

Esta con el tiempo será conocida popularmente por todos los vecinos como la "Zanja de Doña Melchora" y estaba ubicada sobre el final del viejo Boulevard Ituzaingó más tarde llamado Alberdi y su desembocadura con el mencionado Arroyo Yaguarón.

Precisamente en esa zona, estaba circunscripta a la actual calle Guardia Nacional (nombre que tomó esa arteria en homenaje al Batallón de Guardias Nacionales que combatieron en la Guerra del Paraguay), el nacimiento de calle León Guruciaga (conocida popularmente como "Del Puerto") y la desembocadura de la famosa Zanja de Doña Melchora es donde comenzó a funcionar el primitivo apeadero, seguido muelle y posterior primer puerto de San Nicolás. Cabe destacar que en la actualidad la zona es ocupada por la Plaza de los Inmigrantes.

Así fue como este lugar, por sus condiciones naturales, fue tomando un ritmo constante y comenzando cada vez a tener mayor vigor en aquellos tiempos coloniales.

El historiador Adolfo Garretón sostuvo que:

> *"Los primeros conquistadores que pasaron frente a la costa del actual partido de San Nicolás de los Arroyos, a mediados de mayo de 1527, habían penetrado en el Paraná, el 8 de ese mes y navegaban embarcados en la galeota[2] Santa Catalina, y en la pequeña carabela, llamada De Fernando de Esquivel, obedeciendo al capitán general Sebastián Gaboto o Cabot y que en el mes de enero de 1528, cruzaron también frente a sus tierras: una carabela, dos pequeños bergantines y un patax[3] al mando del piloto Diego García, qué remontaban el río, en busca del otro navegante. Y que "Desde el año 1536, numerosas naves españolas pasaron por el río, próximas a la tierra de San Nicolás de los Arroyos, y no se sabe si algunas arribaron a sus costas, que se encontraban dentro del radio de su acción, porque se dirigían hacia el Norte, donde se realizaban los grandes acontecimientos de la conquista".*[4]

Se cree que por este muelle o primitivo puerto, comenzaron a realizarse diversas transacciones comerciales a través de particulares. No se encontraron registros de esas actividades ni documentos que nos

[1] ESEVERRI José Ricardo **HISTORIA DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS Tomo 1**, Printer Ediciones, San Nicolás, 2019.Pag. 141

[2] NOTA DEL AUTOR: Galeota es una *"Galera pequeña de dos o tres palos, una fila de 16 a 20 remos individuales por banda y armada de algunos cañones, que se utilizaba con fines comerciales o militares".*

[3] NOTA DEL AUTOR: Patax es *"embarcación que antiguamente era de guerra y se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos".*

[4] GARRETON Adolfo **HISTORIA DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS desde sus orígenes hasta 1810**, Publicaciones del Archivo Histórico de la Pcía. De Bs. As., 1937

ilustren sobre los impuestos a pagar por el uso del puerto ni a quienes iban destinados tales fondos. Por otro lado es de creer que al igual que otros primitivos puertos de la etapa colonial existiría una Receptoría de Alcabala (antiguo tributo que el vendedor pagaba al fisco (o la Corona) en una compraventa y ambas contratantes en unas permutas) que además percibía los ramos de sisa (Durante la dominación española se sostiene que las sisas más que un impuesto, era una forma de cobrarlos).

No obstante en la web, suele encontrarse esta información:

> *"Para conseguir las cantidades comprometidas en un servicio votado por las Cortes era preciso crear nuevas contribuciones, habitualmente impuestos sobre el consumo. El término sisas es originario de Aragón, y se extendió a Castilla. En Aragón fueron los granos y la carne los productos sometidos al impuesto, mientras que en Castilla se procuraba que fueran productos de menor necesidad los recargados (los granos jamás fueron sisados). Por ejemplo, en 1626 se estableció una sisa del vino del 6,6 %, más un impuesto de una libra por bota de vino, medida antes de la sisa. Para los tejidos, en 1632 la sisa del medio dozavo de la vara de medir fue un impuesto de 4,34 %, del que se estimó que junto con otros impuestos menores podría dar hasta 600.000 ducados. Entienden nuestros autores por uno mismo este tributo y el de alcabala y las Leyes Reales no hacen distinción alguna entre estos dos nombres, pero la hay bastante respecto de haber sido su origen en diversos tiempos, pues la palabra alcabala tuvo su principio en el año de 1340 en las Cortes celebradas en la ciudad de Burgos, reinando Alfonso XI, bien posteriormente al tributo de la sisa cuya imposición se hizo al parecer por su abuelo Sancho IV llamado el Bravo. Ello se convence de que Juan de Mariana, hablando de los sucesos acaecidos después de la muerte de este rey, dice que la Reina Doña María mandó libertar al reino del tributo impuesto sobre los mantenimientos llamados sisa, contribución que había ocasionado gran sinsabor en todos y no menos desagrado contra su marido Don Sancho la cual se supone haber tenido principio en su tiempo y ser muy diferente una y otra, así por la razón dicha como también por no ser comprensiva más que a los comestibles cuando la alcabala era debida por razón de todo género de venta".*[5]

Adolfo Garretón clarifica aún más el panorama:

> *"Existía un pequeño número de vecinos vinculados, a las autoridades de Buenos Aires, que formaban la lista para elegir el Alcalde de Hermandad, organizaban la policía vecinal llamada de cuadrilleros, teniendo por este medio en sus manos la autoridad judicial y administrativa. Los gobernadores, elegían la persona, a quien nombraban Comisionado, entre los oficiales del ejército, los funcionarios de la Corona, y estos vecinos con privilegios. Este reducido número de pobladores, era el único que se beneficiaba con el comercio y la exportación, que consistía en vender sus cosechas de trigo y maíz y sus ganados, en las jurisdicciones de Buenos Aires y Santa Fe, pero sobre todo en la de Tucumán, que le abría una importante ruta con el Perú. Eran los únicos que participaban en las recogidas del ganado que pastaba libre por los campos, y que engrosaban sus rebaños con la parte que se repartía entre los beneficiarios. Periódicamente, con intervención de las autoridades de Buenos Aires, se reunían los animales libres del*

[5] https://es.wikipedia.org/wiki/Sisa_(impuesto)

*partido, y luego de apartar una porción para fines públicos, se adjudicaba el resto entre los vecinos privilegiados. Frecuentemente reducían en sus estancias a las reses que carecían de dueños para sacrificarlas y aprovechar los cueros, el sebo, la cerda, etcétera en las licencias que les concedía el gobierno, o en los tráficos de contrabando. Ellos nombraban sus representantes para la Junta de Hacendados que tenía intervención en el nombramiento de las autoridades: policial de toda la campaña, ya se llamara Preboste o Comandante de Campaña, y con frecuencia intervenían también en la designación del Alcalde Provincial. Cuando las autoridades centrales nombraban un Comisionado o Diputado para el partido, con facultades para castigar los delitos, o con el objeto de levantar contribuciones, o realizar recogidas de ganado, cuyo beneficio fuera para el gobierno, invariablemente el elegido procedía en junta o reunión con este grupo de pobladores. En una palabra, estos pocos ciudadanos, eran los únicos que se relacionaban con las autoridades, ejercían la representación de todos y aprovechaban de la riqueza pública. ¿A cuántos llegaban en San Nicolás de los Arroyos, los componentes del grupo gobernante, que mandaba en el partido, dictaba la justicia y aprovechaba la riqueza común? En un oficio que recibió el Cabildo le Buenos Aires, el 31 de diciembre de 1784, pidiendo la reelección de un Alcalde de Hermandad, se cuentan nueve firmas de vecinos afincados. No creo que el pequeño grupo de oligarcas fuera mucho mayor. Agréguense dos o tres propietarios que faltaban, y los tendremos a todos. Son siempre las mismas familias: Acevedo, Benegas, Vera, del Pino, Pozos, Roldán, Laprida y muy pocos más. De generación en generación y de familia en familia ellos gobiernan al partido, presiden en el ejército vecinal contra los indios, administran la justicia de Hermandad, arrían la milicia local y se entienden con el cura párroco, o le hacen la oposición hasta hacerle abandonar su capilla. Los jefes y oficiales del ejército virreinal, llamado de número o graduados, y los funcionarios administrativos, recaudadores, de impuestos, a cargo de la vigilancia del puerto, de la Administración de Correos, etcétera, se entienden con estos pocos pobladores, para poder cumplir su misión pública".*[6]

De esta forma podría afirmarse que los inicios del puerto de San Nicolás se traslucen con las características propias de las ciudades fluviales en los tiempos hispánicos, es decir un espacio donde se realizan operaciones de carga y descarga que podrían ser de carne salada, cueros y cebos como así también de otros productos menores, a través de una plancha sobre tierra, y destinados a otros grandes centros de consumo y/o exportación como puede ser Buenos Aires o Montevideo.

En el año 1744 cumpliendo con directivas del Cabildo de Buenos Aires se dispuso un censo en la campaña correspondiente al Pago de los Arroyos que determina una población de 181 habitantes en la zona de Las Hermanas, 249 en la Costa del Paraná, 67 en la zona de Arroyo Seco, por la zona del Arroyo de Ramallo 237 y Arroyo del Medio 214. Un total de 948 habitantes.

Treinta y cuatro (34) años más tarde, el 25 de Noviembre de 1778 se realiza un nuevo censo que arroja un total de 1483 habitantes. Las características del mismo es que nos muestra una población mayoritariamente española constituida por 1438 habitantes (no trata de criollos, cosa que seguramente es un error), 60 indígenas, 128 mulatos y 79 negros.

[6] Cfr GARRETON, 1937.

Se estima que para 1813/1815 la mitad de la mencionada "población española" está radicada en el poblado de San Nicolás de los Arroyos. Cuando se producen las primeras invasiones inglesas a la ciudad de Buenos Aires, el Virrey Sobremonte llega desde Córdoba a San Nicolás junto a algunos efectivos militares y permanece en esta ciudad a la espera de la llegada de unas carretas donde estaban los caudales del Virreynato. Aquí vinieron a verlos unos delegados de los porteños que habían triunfado frente a ellos, que delegaban su confianza en el victorioso Liniers y según las crónicas fueron mal recibidos por el antiguo Virrey. El 28 de Agosto de 1806, desde esta ciudad, delega todo el mando en Liniers.

Así es que:

> *"Numerosas fuerzas militares afluyeron de las provincias al puerto de San Nicolás. A requerimiento, también, del virrey Sobremonte, la intendencia del Paraguay envió dos contingentes sucesivos. El primero, compuesto de 534 plazas y 12 oficiales del Regimiento de Voluntarios de Caballería, se embarcó en Asunción y parte en Pilar el 4 de agosto de 1806 al mando del coronel José Espínola Peña, quien efectuó una audaz expedición de Asunción a Salta por vía del Chaco, habiendo llegado el 2 de septiembre a San Nicolás de los Arroyos, o sea, 21 días después de los sucesos de la Reconquista, y pasó de inmediato, una vez uniformado, a la Banda Oriental como refuerzo. El 29 contingente de 403 plazas y 4 oficiales fue revistado en Buenos Aires el 20 de enero de 1807"*-[7]

Vemos de ésta manera que el primer movimiento de gran envergadura que se realiza en el primitivo muelle y posterior puerto llamado de Aguiar o de Cabotaje, es de carácter militar y por las circunstancias de los hechos imperantes en Buenos Aires.

Producida la Independencia en 1816, surgieron diversas posturas y posteriores conflictos con respecto a la forma de organización de estas Provincias Unidas del Río de la Plata. Meses después de la declaración de Ciudad (23 de Noviembre de 1819) a la localidad de San Nicolás de los Arroyos por parte del Congreso de Tucumán sesionando en Buenos Aires, las provincias desconocen el poder centralista de Buenos Aires y surge lo que algunos autores califican como "la anarquía del año 20" teniendo lugar la famosa primera Batalla de Cepeda el 1 de Febrero de 1820.

Esta ciudad, fronteriza con el interior del país e identificada con los ideales de Buenos Aires; estaba en el foco de conflicto que no tarda demasiado tiempo en llegar hasta ella. Fue en dichas circunstancias en que la escuadrilla de Buenos Aires estaba en el Puerto de San Nicolás cuando fue atacada en la madrugada del 13 de Febrero de 1820 por lanchones. Como consecuencia de ese enfrentamiento hubo 41 muertos de los cuales se estima que 18 eran marineros y 23 restantes reclutas al efecto.

Las economías locales y regionales luego de las luchas por nuestra independencia querían iniciar un camino progresivo que dejara atrás los años de miseria. De a poco se fueron incrementando las ventas al exterior de productos rurales a través del puerto de Buenos Aires, pero que dinamizaba los puertos fluviales a los que absorbía. Hubo un alza de los precios ganaderos en orden al 4% lo que llevaba a muchos a invertir en bienes agrarios. No obstante el conflicto entre Buenos Aires y el interior frenaba esta iniciativa y los intereses ganaderos de la principal provincia argentina iban a ganar espacio en las decisiones políticas.

El aumento de la economía rural con destino a la exportación aumentó el desarrollo de Buenos Aires constituyéndose como el mayor centro portuario y mercantil del Atlántico Sur. Entre 1700 y 1800, esa ciudad se había constituido en la representante atlántica del imperio español en esta región.

[7] DE LA TORRE José E. **HISTORIA DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS**, Editorial Rosario S,A, Rosario, 1947, Pág. 49

Es interesante lo que aporta Roy Hora[8] , al respecto al afirmar que:

> *"Luego de la independencia, las fuerzas de la economía y de la política reforzaron la posición de Buenos Aires como el principal nexo entre la economía de exportación rioplatense y el mercado mundial, y como la urbe de mayor envergadura al sur de Río de Janeiro, la gran capital del imperio del Brasil. El ascenso de Buenos Aires se explica, en parte, por la creciente importancia de la ciudad como puerto fluvial de un espacio más acotado, pero más abierto al mundo atlántico, que el que había dominado la antigua sede virreinal. A pesar del desgajamiento del Alto Perú, la Banda Oriental y el Paraguay, el incremento del comercio atlántico reforzó objetivamente la posición de la ciudad como eje mercantil de una de las mayores cuencas fluviales del continente. Ubicada en las proximidades de la desembocadura de los ríos Paraná y Uruguay, Buenos Aires se encontraba en una locación muy favorable para sacar provecho de la expansión de la producción ganadera en toda el área servida por estos dos grandes cursos de agua, y más en general del estrechamiento de los lazos comerciales entre las provincias fluviales (e incluso territorios tan lejanos como el Paraguay y el interior del imperio brasileño) y el mercado mundial. Así, por ejemplo, el comercio exterior de Entre Ríos, provincia que, tras superar la difícil crisis de independencia, creció hasta convertirse en el segundo distrito ganadero de la Confederación, se realizaba a través del sistema fluvial que desembocaba en la ciudad fundada por Juan de Garay. Otro tanto sucedía con Santa Fe y Corrientes, pues para ambas provincias Buenos Aires se convirtió en un intermediario obligado con el mundo atlántico. El dominio de Buenos Aires sobre el tráfico fluvial se apoyaba en parte sobre el poder de sus ejércitos, que en distintas ocasiones restringieron el movimiento del puerto de Montevideo y de otros puntos de embarque del área rioplatense, erigiendo a la aduana porteña en una formidable fuente de recursos para la provincia. No siempre se recuerda con el mismo énfasis que también la tecnología de transporte marítimo de la primera mitad del siglo XIX, así como el peso de la comunidad mercantil porteña, contribuyeron a hacer de Buenos Aires él primer puerto del Plata. En los caudalosos ríos de lecho aluvional que surcaban las provincias litorales y la región pampeana, la navegación de cabotaje sólo podía hacerse en barcos pequeños y de poco calado, que rara vez transportaban más de 50 toneladas. Esas embarcaciones no eran las más apropiadas para afrontar la extensa y rigurosa travesía atlántica. Por tanto, el trasbordo de la carga a buques de mayor envergadura, de más de 150 toneladas de desplazamiento, era difícil de evitar, y terminaba favoreciendo a los puertos del Plata con salida hacia el Atlántico: Buenos Aires y Montevideo".*

Existen autores que nos hablan de instantes de bonanza durante los gobiernos de Martín Rodríguez, Las Heras y Rivadavia.

El día 19 de Agosto de 1823 durante el gobierno de Martín Rodríguez se emitió un decreto por el cual se establece la habilitación del Puerto de San Nicolás de los Arroyos. Esto era una medida largamente esperada por todo el vecindario y sectores mercantiles ya que se consideraba que iba a traer la ansiada y postergada prosperidad en la ciudad. Por la misma se establece que los busques provenientes de Paraguay, Entre Ríos, Misiones y Santa Fe, deberían atracar en este para la descarga de sus productos. El decreto respectivo establece:

[8] ROY Hora **HISTORIA ECONOMICA DE LA ARGENTINA en el siglo XIX**. Siglo XXI Editores, Bs As.

*"Habiendo examinado el Gobierno el informe dado por el Colector General con fecha 29 del próximo pasado, a consecuencia de la solicitud del vecindario de San Nicolás, hecha por conducto de su representante, ha tenido a bien aprobar la medida que se propone, de habilitar los buques que toquen en dicho punto procedentes del Paraguay, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe, para que despachen allí los frutos, por mitad, de las mencionadas provincias, que traigan a su bordo, asegurando con la otra, que deben precisamente conducir a esta capital, los derechos que ambas adeuden, bajo la forma e instrucción que la Receptoría debe comunicar oportunamente al Gefe del Resguardo situado en aquella ciudad. Lo comunico al Colector para que expida las órdenes convenientes, y esté siempre a la mira de lo que la experiencia enseñe en esta parte, para mejorar o reformar la resolución provisoría que ahora se dicta. Buenos Aires, Agosto 19 de 1823. Manuel José García - Al Colector General".*[9]

También se emitieron otros decretos sobre la creación de una Partida Celadora a cargo del Juez de Paz (1825), respecto a corrales de abasto (1826) y lo que es más importante para nosotros, el establecimiento del cobro de una patente para los buques que zarpen de San Nicolás de acuerdo a una ley del 12 de Diciembre de 1823 registrada bajo el Número 518 (28 de Marzo de 1826).

A pesar de todo, siempre surgían contratiempos. Y así ocurrió cuando se produjo una obstrucción en la desembocadura del riachuelo (Zanja de Doña Melchora) a raíz de una gran creciente producida durante 1824 y 1825 por lo cual se había comenzado a utilizar una especie de canal.

*"Un canal de 25 varas de solera y de 4 o 5 varas de profundidad, con desembocadura frente al Alto Verde".*[10]

Vale destacar que una vara mide 83,59 cm y una legua 4,82 km. Según algunos autores son remanentes supervivientes de este fenómeno natural, y de este cauce el Yaguareté y la Laguna del Ahogado.

El 12 de Septiembre de 1826 durante la Presidencia de Rivadavia, se presenta al Congreso un proyecto de ley que tenía por objeto la división del territorio de la Provincia de Buenos Aires en dos sectores. La del norte se llamaría "Provincia del Paraná" y su capital sería la ciudad de San Nicolás de los Arroyos. Esto se basaba en las óptimas condiciones que presentaban la ciudad y su puerto. Lamentablemente la Guerra con Brasil frustró el proyecto. En este aspecto debemos destacar lo siguiente: el crecimiento de Buenos Aires se mantuvo en los primeros años del gobierno de Martín Rodríguez quien había sido designado Gobernador el 26 de Septiembre de 1820. El gobernador tuvo como secretario de gobierno a Bernardino Rivadavia e impulsó fuertemente el manejo del puerto y la aduana de la ciudad.

A mediados de Julio de 1824, se contrató un empréstito con la firma Baring Brothers & Co. de Londres, cuyos fondos serían utilizados para la construcción del puerto, las obras sanitarias de Buenos Aires y el establecimiento de pueblos en la campaña. Pero nunca se materializaron las mismas. Hay que entender que la magnitud de la inversión en el desarrollo de instalaciones portuarias adecuadas, hizo que se tuviera que acudir a financiamiento externo. Este dato no es menor, pues veremos constantemente en la Historia del Puerto de San Nicolás, la lucha por obtener fondos que posibiliten mantener aptas las instalaciones portuarias pero por sobre todo en condiciones de competitividad con el surgimiento de nuevos muelles y puertos que el progreso nacional trajo aparejado.

[9] Cfr DE LA TORRE José E. 1947
[10] MARCATELLI Marcelino **SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS, el río y sus puertos, Andes Patagónicos frontera intrincada**, Printer Ediciones, San Nicolás, 1999

La economía bonaerense comenzó a predominar por sobre el resto de las regiones por su creciente producción ganadera y posteriormente saladeril. La diferencia era precisamente la posesión de instalaciones portuarias privilegiadas y a través de ellas influía en el comercio marítimo nacional y absorbiendo en su propio beneficio los recursos de su Aduana beneficiada por políticas librecambistas.

Esta es la causa por la cual, la Aduana y la libre navegación de los ríos, siempre fueron los principales problemas que enfrentaron Buenos Aires con el resto de las provincias, especialmente las del litoral que comienzan a ver la posibilidad de que sus costas sobre el Río Paraná principalmente, puedan ser nodos de desarrollo y fuentes de ingresos propios. Esta cuestión espinosa sería el tema pendiente a la hora de organizar constitucionalmente al país.

Fue Rivadavia –como se dijo antes- quien tres días después de asumir (el 11 de Febrero de 1826) presentó al Congreso un proyecto de Capitalización por la cual Buenos Aires se constituía en capital del poder nacional, delineándose un territorio federal que iba desde el Puerto de Tigre hasta el Puente de Marquez y del mismo en línea paralela al Río de la Plata hasta Ensenada. Este dominio territorial era imprescindible para la supervivencia económica.

El resto de los territorios de la Provincia de Buenos Aires, separada del distrito federal se organizaban asimismo en dos nuevos distritos: La Provincia del Salado con una Capital en Chascomús y la Provincia del Paraná con sede en San Nicolás.

La oposición vino del sector federal como así también por parte de diputados de diversas provincias como Funes, Gorriti y Juan José Paso. Este último advertía las consecuencias funestas de privar a la economía provincial de la unidad entre ciudad y campaña.

La promulgación de la Ley de Capital en Marzo de 1826 terminó aislando al grupo unitario rivadaviano de sus antiguos apoyos culminando su tarea el 27 de Junio de 1827.

Como el puerto además de motor económico era un centro neurálgico de comunicación, en la tarde del 28 de Octubre de 1831, desembarcaban en San Nicolás y eran ubicados en algunas carretas, oficiales que habían pertenecido al ejército del Gral. Paz los cuales fueron fusilados en el paredón del viejo cementerio de la ciudad y sepultados luego en una fosa común.

> *"La consagración de Juan Manuel de Rosas como la principal figura política del período refleja con claridad el cambio en la base social del estado y, consecuentemente, en el tipo de proyectos que este último promovió. Rosas alcanzó el gobierno gracias a la intensa agitación popular de los años 1828 y 1829. Aunque con intensidad y autonomía decrecientes, la movilización popular signó sus dos décadas en el poder. Los aliados más sólidos del régimen que gobernó a la Confederación con mano de hierro no surgieron de las elites. En los distritos rurales de Buenos Aires, por ejemplo, sus principales puntos de apoyo fueron los sectores medios, no los terratenientes ausentistas o sus agentes. Jueces de paz, comandantes de campaña y alcaldes fueron reclutados entre residentes de cierto arraigo en la localidad, habitualmente entre vecinos dotados de algún grado de prestigio y autoridad personal, además de claras afinidades políticas. No es casual que uno de los mayores desafíos que Rosas debió enfrentar en el crítico año de 1839 proviniese de una sublevación surgida del riñón de los grandes estancieros de la campaña, levantados en armas contra un régimen que con toda razón juzgaban más interesado en hacer*

*la guerra a sus enemigos que en custodiar los intereses de la elite terrateniente o de los grandes mercaderes. Una vez derrotados, sus bienes fueron expropiados y en muchos casos terminaron en manos de miembros de las clases populares".*[11]

Rosas alcanzó a establecer una relativa paz en la Provincia de Buenos Aires que tiende a extender al resto de la Confederación Argentina. Luego de 1843 surgieron algunos conflictos y amenazas. La vecina ciudad de Montevideo era uno de ellos al constituirse en un continuo foco de conspiración por parte de los exiliados políticos que buscaban derrocar de cualquier manera a su gobierno. Pero también se vieron involucradas fuerzas extranjeras. La ciudad fue bloqueada por las tropas de Oribe obedeciendo a Rosas. Francia e Inglaterra reaccionaron realizando un bloqueo conjunto ya que entre otros motivos se sentían perjudicados en sus negocios en el puerto oriental. Los dos países asesorados por los unitarios enemigos de Rosas, exigieron el retiro de la escuadra de la Confederación de la República Oriental. Por supuesto que la respuesta fue negativa y ante eso, la escuadra anglo francesa bloquea el puerto de Buenos Aires entre 1845 y 1848. Esto traía enormes perjuicios económicos a la Confederación y los hacendados unidos a los comerciantes eran los más afectados además de las economías provinciales. Eso produce además lo que dio en llamarse *"La Guerra del Paraná"* que comenzó con la lucha por la soberanía en el Combate de la Vuelta de Obligado en 1845, y que se prolongó por casi dos años en que cada rincón o recodo del Paraná era un foco de resistencia a los buques artillados que buscaban abrir rutas para el desembarco de un centenar de buques cargados con mercaderías europeas, excedentes de producción. Cuando se logró el levantamiento del bloqueo, Rosas obtiene que las potencias admitieran que la libre navegación del río Paraná era de soberanía interna de la Confederación Argentina. Sin embargo, ganaderos y comerciantes de otras provincias con posibilidades portuarias importantes para dar salidas a sus exportaciones, cada vez más pensaban, que se desperdiciaba una importante oportunidad de hacer negocios y que Buenos Aires acaparaba todo para sí misma.

Sabemos a través de diversos escritos, la impresión que tuvieron varios viajeros que pasaron por estas tierras antes o durante la mitad del siglo XIX. Charles Darwin fue uno de ellos. Pasó por San Nicolás entre el 29 y 30 de Septiembre de 1833. Había salido unos días antes de Buenos Aires y se dirigía a Santa Fe. Vino por el viejo camino de Luján, Areco y Arrecifes para llegar a esta ciudad y observar en su primera vez el *"magnífico Río Paraná. Al pie del acantilado sobre el cual está construida pueden verse grandes buques anclados" dejando su testimonio escrito en la obra "Viaje de un naturalista alrededor del mundo".*

Por su parte en el libro *"Viaje a Caballo por las Provincias Argentinas"* el viajero inglés George Mac Cann describe así a San Nicolás en el año 1848:

*"Al día siguiente, por la noche, dice: entramos en la ciudad de San Nicolás. Pasamos antes por el campamento del General Mansilla, en las afueras del pueblo…" "San Nicolás de los Arroyos dista sesenta y cinco leguas de Buenos Aires y es la ciudad más importante de la provincia, si exceptuamos la capital. Se halla situada en condiciones favorables para el comercio, es probable que en tiempos no lejanos posea un tráfico floreciente. Las calles se cruzan en ángulo recto. Hay aceras embaldosadas y faroles para el alumbrado público. Las casas son de azotea y de un solo piso. La iglesia está en la plaza y frente a la entrada principal se levanta una gran cruz de madera. Junto a la iglesia está el cuartel: guardan su entrada dos piezas de artillería. El gobierno de la ciudad está bien organizado; existen dos*

[11] Cfr ROY Hora ibidem

*escuelas de varones y varias otras para niñas. Como residentes extranjeros hay varios italianos y algunos pocos vascos". "Vimos solamente dos casas de comercio al por mayor. El intercambio con Buenos Aires se hace por vía fluvial o por carretas de bueyes…" "Vimos en el puerto unos pocos lanchones que se utilizan para traer leña de las islas vecinas y dos pequeñas goletas que, atracadas a la orilla, descargaban mercaderías de Montevideo; casi todos eran artículos ingleses procedentes de Leeds y Manchester". "La ciudad cubre una extensión considerable de terreno, cuya mitad, aproximadamente ha sido destinada a huertas de frutales muy bien abastecidas". "En los suburbios abundan las arboledas de sombra muy grata. La población se estima en ocho mil habitantes…La ciudad esta lindamente situada sobre una barranca del Paraná y el panorama en dirección a la provincia de Entre Ríos es amplio y hermoso".*

Cabe destacar para mejor interpretación las características de ciertas unidades de medida utilizadas entonces. Una vara mide 83,59 cm y una legua 4,82 km.

El historiador Gregorio S. Chervo (1988)[12] agrega en los dichos de William Mac Cann *"Los barcos de comercio pertenecen a súbditos italianos, porque los naturales del país se muestran poco inclinados a las tareas fluviales, al punto que no hay matrícula de barcos en la ciudad".* Tras el pronunciamiento de Urquiza en 1851 y el estado de Guerra imperante entre Rosas y Urquiza, se suceden noticias a principios del año siguiente. Así es que la escuadra de Urquiza avanza por el Río Paraná frente a San Nicolás donde baja anclas. Una avanzada del ejército urquicista había ingresado a la ciudad el 15 de Enero de 1852 asegurando la misma. Según algunos historiadores, las baterías de la línea de fortificaciones y de los barcos surcos en el puerto, *"atronan con sus salvas".*

Este cambio político trajo muy buenas noticias para la ciudad y su puerto, lamentablemente efímeras.

Esto ocurría en 1852:

*"Una medida de indiscutible importancia es dictada el 24 de Noviembre en que se declara al puerto de San Nicolás, puerto mayor de tránsito y de depósito habilitado para el comercio exterior. El presente decreto reglamentario (art. 8ª) se pasará a la Sala de Representantes para su aprobación, poniéndose en práctica luego que por el Ministerio de Hacienda se expida el decreto respectivo estableciendo en el puerto de San Nicolás de los Arroyos las oficinas que fueran necesarias para la recaudación de las rentas y vigilancia del puerto. Pero a los pocos días y a raíz del motín del 1º de Diciembre se cierran todos los puertos del norte de Buenos Aires hasta el de San Nicolás inclusive, por decreto del 28 de Diciembre. Dice Carlos Heras en: "Nota sobre los porteños y la libre navegación después de Caseros", que según la noticia aparecida en "El Progreso" del 30 de Noviembre, la navegación del Paraná se inició un día antes de haberse reglamentado, pues da como salido el 23 el "pailebot" Vicente, de 80 toneladas cargado hasta la cubierta con destino a Alburquerque y*

[12] CHERVO Gregorio Santiago **CRÓNICA DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS 1608-1988** San Nicolás de los Arroyos, 1988.

*Cuyabá; en tal oportunidad destaca la liberalidad de las leyes porteñas y beneficios que están destinadas a reportar. La principal riqueza del partido consistía en la ganadería. La labranza estaba en sus comienzos ensayándose con éxito el cultivo del trigo, Como los campos no estaban alambrados las haciendas causaban estragos en los sembrados con ingentes perjuicios para los flamantes agricultores. El gobierno de la ciudad comisionó a los vecinos Segundo Román García, José Norberto Ruiz y Amalio González para que protegieran los intereses de la agricultura multando a los dueños de las haciendas que ambulando por los campos causaran destrozos de las sementeras, también podían incautarse del ganado, sacrificarlos y vender los cueros. La abundancia de la hacienda en este partido queda evidenciada en un cuadro que hemos publicado en un diario local donde se dan a conocer los nombres del propietario y el número de hacienda de veinte y tantos establecimientos, no bajando ninguna de ellos de 5000 cabezas y alcanzando algunos a 30.000. Nota publicada por el Diario EL TRIBUNO el 7 de Abril de 1937. Y reproducida por De la Torre José. "Como complemento la industria saladeril era floreciente. Los principales saladeros fueron los del general Lucio Mansilla, arrendado en 1852 por Samuel Tibbets, el de Segundo Román García que estuvo asociado con Felipe Botet y las barracas de frutos del país del mismo García de la firma Ugarte y de la Torre, de Eudoro Balza, de Manuel S. Pombo y de Tristán Vergara. Había un molino, el de la razón social Luís Monet y Cía. Con un capital de $50.000 y varias graserías de yeguas entre otras, la de Juan Vaquié. Las principales casas de comercio eran las de Bautista Echegaray y de Ugarte y Chayla.*[13]

El 4 de Agosto de 1853 un decreto expresa que habiéndose restablecido las autoridades legitimas de la Provincia *"y el gobierno en aptitud de hacer cumplir sus disposiciones , los puertos de la provincia que fueron habilitados por los rebeldes para el comercio con el extranjero, quedan sujetos a las leyes y reglamentos que regían antes del 19 de Diciembre y que el puerto de la capital continuará siendo el único puerto habilitado para la carga y descarga de buques de puertos extranjeros , o que se dirijan a ellos".*

Mediante un decreto de fecha 21 de Septiembre de 1853, se establecía la Aduana de San Nicolás, para la recaudación de las rentas y vigilancia de la zona portuaria. Comenzó a funcionar el 15 de Octubre de ese año y se instaló en el cruce de las actuales calle Guardias Nacional y Belgrano dónde aún permanece. Meses antes, este edificio había sido ocupado por el Coronel José Melián, Granadero de San Martín y fue desalojado por la fuerza por las nuevas autoridades locales dirigidas por el Juez de Paz Pedro Alurralde. Según algunos historiadores, la misma fue la segunda del país (luego del Puerto de Buenos Aires por *"su importancia administrativa y receptora".*[14]

Es en este momento en que hace su aparición en la vida pública de San Nicolás don Domingo Ballestero al cual llega a la ciudad designado en el cargo de Oficial de Libros de la Aduana, establecida por el decreto mencionado anteriormente y que lleva la firma del Dr. Pastor Obligado reafirmando entonces que la Aduana de San Nicolás fue la segunda de la República, luego de la Buenos Aires.

[13] DELA TORRE José E. (1947) Cfr ibídem ant.
[14] Cfr CHERVO Gregorio S. Crónica de San Nicolás de los Arroyos….

Durante 1853 se realizan intensas gestiones y presiones para reactivar y prestigiar al Puerto de San Nicolás. Don Francisco Llobet fue un funcionario público. Había nacido en 1794 en Montevideo. Fue exitoso comerciante y hacendado. Durante 1821 había sido recaudador de rentas nacionales, dos veces Juez de Paz (1830 y 1849) y fuerte impulsor de la educación de nuestros niños. Su preocupación por el estado del puerto y la ciudad de San Nicolás lo llevó a escribir, poco antes de morir, sendas cartas que recogieron algunos medios gráficos como "La Tribuna" de Héctor y Mariano Varela, publicándose el viernes 30 de Septiembre y sábado 1 de Octubre de 1853.

Bajo el título "San Nicolás de los Arroyos, su situación, progreso y necesidades" estas dicen lo siguiente:

*"El pueblo de San Nicolás de los Arroyos, situado al extremo norte de la Provincia de Buenos Aires, sobre la margen derecha del Río Paraná, a sesenta y dos leguas de su Capital, limítrofe con las Provincias de Santa Fe, con un puerto cómodo y seguro y el mejor del litoral de esta provincia, por su posición tan ventajosa; que puede servir de escala a todo el comercio fluvial, de punto de arribada y descanso a las tropas y arriar del interior para recibir aquí las mercancías de Buenos Aires y Montevideo, para internarlas a las Provincias altas, este pueblo con una población de más de seis mil almas, laboriosa, moral y de una lealtad acreditada, y con un territorio de más de ochenta leguas cuadradas, poco más o menos, merece una particular atención del Gobierno, para darle todo el impulso de que es capaz y elevarlo a la altura que su situación demanda…" "Iré indicando las necesidades y los remedios, según se ocurran a mi fantasía, sin sujetarme a método u orden alguno. Algunas providencias serán peculiares a esta localidad, otras deberán ser medidas generales que, en mi sentir, serán adaptables a todos los pueblos. Empezaremos.*

*"1ª- La primera necesidad de este pueblo es la canalización de su Riacho. Este Riacho constituía la seguridad de su puerto, llamado antiguamente Puerto de Aguiar. Era de una gran profundidad, y los mayores buques de cabotaje tenían cómodo amarradero en él. Una creciente extraordinaria en los años 24 y 25 lo inutilizó completamente. Recuerdo que por cuatro ocasiones se han hecho trabajos y gastado fondos colectados al efecto sin provecho alguno En el año 1831 el Comisario de Policía hizo un canal que consistía en un zanjón que cortaba la isla por la mitad. Fue tan mal calculado el trabajo, que en vez de entrar el agua del Paraná al Riacho, salía de este para aquél. Esta zanjón llamado canal figuró dos años sucesivos en el mensaje del Gobierno, excitando la risa de cuantos conocían la obra. La ignorancia de la hidráulica han hecho infructuosos esos empeños, pero la operación es sencilla y no muy espendiosa, bajo la dirección de un ingeniero. Para efectuar esta obra se podrá establecer un módico impuesto de tonelaje sobre los buques que carguen o descarguen en este puerto, por ejemplo dos reales por tonelada.*

*"2ª- Establecimiento de una Receptoría, sujeta a la Aduana Principal de la Provincia. Desde el tiempo del Gobierno Real, había establecidas en los Puertos del Litoral de la Provincia Receptorías de alcabalas, que percibían los ramos llamados de Sisa y Alcabalas, comprendiéndose en éstos los que llamamos derechos de entrada y salida del tránsito, en fin, todas las gabelas e impuestos del Gobierno. Esta institución duró en esta Provincia hasta fines del año 21, en que se*

*suprimieron dichas Receptorías (Se suprimieron las Receptorías siguiendo el plan de simplificar y concentrar, que se proponía entonces el Gobierno. Véase el oficio del Gobierno a la Hon. Sala del 4 de Septiembre de 1821, /Registro Oficial libro 1 folio 33). Siguiendo ese plan se pudo mandar que ocurriese a Buenos Aires por papel sellado el que lo necesitase. No es menos irregular, obligar a toda la campaña, ocurra a la Capital por el papel que se llama Patente). La Receptoría de San Nicolás de los Arroyos era principal y recogía cada seis meses las ventas recaudadas en San Pedro, Baradero, y rendía la cuenta general a la Administración de la Aduana de Buenos Aires. El que esto suscribe era en aquella sazón Receptor sustituto de ésta, y en calidad de tal recibió su cuenta del segundo semestre del año veinte y uno. Viendo al mismo tiempo por la ley del 14 de Diciembre de 1821 que la yerba mate del Paraguay, Corrientes y Misiones, el tabaco de hoja y cigarros de esta procedencia, adeudaban derechos y observando que este era un puerto tan frecuentado por el comercio de aquellas provincias, consultó al Colector General sobre el medio de hacer efectivo el cobro de los derechos que adeudaban los frutos de aquellas provincias, que entrasen por este puerto. El resultado fue decretar el Gobierno el establecimiento de un Resguardo de mar en este puerto, con el fin de tomar razón de los mencionados frutos, dar cuenta a la Colecturía General y que los introductores ocurriesen a ella, para obtener afianzados aquí en la Oficina de Resguardo. Este orden con diversas modificaciones, y en algunas veces con muchas trabas, se ha seguido hasta ahora, con gran detrimento para este pueblo y su campaña. La supresión de receptorías, adoptada el año 21 no fue seguida, ni imitada por ninguna otra Provincia litoral. Todos los puertos, por insignificantes que sean, de las Provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y la Banda Oriental, tienen sus Receptorías, que dan facilidades al comercio, fomentan los pueblos donde se hallan, aseguran las rentas del Estado y frustran el contrabando. A la implementación de esta Receptoría debe el pueblo del Rosario su incremento actual, y el gobierno comprenderá bien cuán fácil es hacer el contrabando a pesar del Resguardo (Aquí sufrimos la pena de Tántalo. Corre la yerba y el tabaco por nuestro río y no podemos gozarlos). Puedo asegurar que este pueblo sería triple mayor que lo es en la actualidad, sino se hubiese suprimido esta Receptoría. Una experiencia de treinta años acredita cuando llevo dicho, y omito explanar más mis ideas consultando la brevedad."*

José Luís Bustamante fue un historiador, escritor y legislador. Había nacido en ésta ciudad en 1799 y en 1804 había sido Alcalde de la Santa Hermandad. A partir de los 13 años comenzó su actividad militar en el ejército del Alto Perú y cuando se produce la crisis del año XX se lo encuentra revistando en el Cuartel General de San Nicolás. Al año siguiente fue Diputado a la Legislatura de Buenos Aires renunciando al poco tiempo. Poco después fue Juez de Paz hasta 1825. Como diputado Nacional en 1826 apoyó el proyecto de Rivadavia de dividir en dos la provincia de Buenos Aires- Después de caído el gobierno de Rivadavia siguió activo en la política. Se había casado con la hermana de la esposa del Dr. Felipe Arana pero por sus ideas rivadavianas no aceptó ningún cargo en el gobierno. De a poco fue perdiendo todos sus bienes y confiscados los restantes. Tuvo una fuerte actuación en el periodismo y escribió algunos libros. Ante la situación que estaba pasando San Nicolás y su puerto, escribió una Carta de Lectores que fue publicada en el "La Tribuna" Número 60 y que decía:

*"Buenos Aires, Octubre 21 de 1853. San Nicolás de los Arroyos. "Su antiguo puerto no existe. Ahora veinte años un riacho de veinte y cinco varas más o menos y con un fondo para Zumacas y Goletas, recibía las aguas del Paraná por el caudaloso brazo que hace de curso por frente del Alto Verde, y los buques ponían la plancha en tierra para la carga y descarga, ahorrándose crecidísimos gastos. Hoy por la incuria de las autoridades y las vicisitudes de los tiempos se ha obstruido aquel canal, causando mayores gastos al comercio y al viajero que tiene que atravesar la isleta de los Berabebuses para tomar la costa firme desde la orilla del Paraná que baña la orilla norte de aquella. ….Su comercio interior y exterior puede ser de grande importancia si el Gobierno le acuerda su poderosa protección. No basta el decreto que establece la Aduana y permite el depósito y tránsito con arreglo a las disposiciones vigentes. Es necesario más para que la máquina marche y se desarrollen los ricos gérmenes que aquella ciudad y su campaña encierran en su seno. La primera medida debería consultar los derechos de introducción que los efectos de procedencia extranjera pagan en el Rosario para ponerse al nivel de ellos o mejorar la condición del comprador que tiene que introducirlos al interior de la República. Esa competencia atraería la concurrencia del comercio, mejorando considerablemente la situación de aquella plaza, bastante decaída hoy por la falta de esa y otras medidas sumamente necesarias."*

Siete días más tarde, el Viernes 28 de Octubre de 1853, el Diario "La Tribuna" publica otra de sus cartas: *"Pensamos que indudablemente el puerto de San Nicolás necesita, canalizarse, abriendo la boca de la parte superior del riacho que toca las barrancas para facilitar un puerto de plancha. Eso sería indudablemente que un puente para comunicarse con el Paraná por la parte Norte de la isla. Aquella obra puede hacerse por medio de una suscripción, levantada entre el comercio de aquella Ciudad y campaña, aumentada y protegida por el Gobierno, estableciendo después un derecho módico sobre todos los buques que entrasen por aquél riacho para la conservación del mismo punto".*

La Constitución Nacional de 1853 sería luego rechazada por la Provincia de Buenos Aires. Esta medida privaba a la naciente Confederación de los fondos que en esa ciudad se recaudaban, por lo que una de las primeras medidas de Urquiza fue la apertura de los ríos a la libre navegación para todas las nacionalidades. Sin embargo, las aduanas del litoral y otras abiertas al comercio exterior siempre recibieron una porción menos de aquel comercio. Esto fue dañando el proyecto de la Confederación. Durante la etapa rosista, los ingresos que recibían los puertos constituían los fondos más importantes de los gobiernos locales, es decir eran de cada provincia, pero al constituirse una nación, con libre circulación de mercancías por sus ríos, esto llevaba inevitablemente a la anulación de las aduanas internas o interprovinciales. En ese caso lo recaudado por las aduanas exteriores se destinaría a los gastos del erario nacional pero las provincias quedaban sin su principal fuente de recursos.

Ninguna medida que se tomara podía suplir los ingresos provenientes del derecho al comercio exterior. En consecuencia surgieron las leyes de derechos diferenciales en sus dos opciones, para las importaciones y para las exportaciones. Surgieron en el territorio de la Confederación en 1856 y 1858 y la idea era gravar fuertemente las importaciones y exportaciones realizadas a través del puerto y la Aduana de Buenos Aires, para con esa medida favorecer las propias. Esto despertó muchas controversias por los derechos que afectaba y por el escaso resultado obtenido. En cierta manera se sostiene que el mayor rédito posible fue la expansión del Puerto de Rosario que aumentó su actividad y su recaudación aduanera. Sin embargo esto no afectó notablemente al Puerto de Buenos Aires, pero sí al de San Nicolás por su cercanía

con Rosario y los distintos gravámenes. Buenos Aires continuó siendo el principal foco de ingreso y egreso de mercaderías tanto de su provincia como del conjunto de la nación.

En 1854, el Estado de Buenos Aires sancionaba su Constitución que entre sus características establecía un periodo gubernativo de 4 años a diferencia de los 6 que había establecido la Constitución de la Confederación Argentina. La legislatura dicto una ley estableciendo el gobierno de los pueblos de la campaña y el Poder Ejecutivo dispuso la instalación de la Municipalidad

Las primeras autoridades municipales surgen a partir del 12 de Marzo de 1854 con un sistema que no era como el actual. El gobierno era quien designaba o nombraba a "los municipales" consecuente con lo que algunos sostienen como un sistema de centralización y monopolio de la administración pública. En aquellos momentos el pueblo no intervenía en la elección o designación de sus representantes. Esta "Corporación "o "Comisión" Municipal por primera vez fue presidida por Teodoro Fernández un distinguido vecino de la ciudad. Integraron el primer cuerpo municipal propuesto por éste último, los vecinos Dr. Faustino González Acosta, Manuel S. Pombo, Benigno Oteiza, Hipólito Quiroga, Segundo Román García y Casiano López.

Por aquél entonces se realizaba un censo provincial en San Nicolás, arrojando un resultado de un total de 8.450 habitantes, de los cuales 6335 eran naturales de Provincia o Estado de Buenos Aires, 1.946 del resto de las provincias y 189 extranjeros. Llama la atención la discriminación, en su recuento, entre "porteños" (así se los denominaba indistintamente a los de Buenos Aires y su campaña), y provincianos, pero en ese momento histórico de nuevos enfrentamiento entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina, esos datos proporcionaban valiosa información.

En aquél año en la ciudad, como decíamos, se instalaba el primer gobierno municipal, se producía la visita del Gobernador de la Provincia Dr. Pastor Obligado y en diciembre se realizaban actos recordatorios de la tragedia acaecida dos años antes con la explosión del depósito de pólvora que tantas víctimas había producido.

No olvidemos que el 23 de Mayo de 1854 se realizaba un Tedeum en una improvisada Capilla frente a la Plaza Principal de San Nicolás y se juraba solemnemente obediencia a la nueva Constitución de Buenos Aires.

Hubo un intento de invasión por parte de efectivos santafesinos que fue rechazado por las tropas de Buenos Aires, dando lugar tiempo después a un tratado de paz entre la Confederación y el Estado de Buenos Aires.

Fue entonces cuando un periódico llamado "La Confederación" impreso en Rosario, publicó una nota el 10 de Junio de 1854 titulado *"Apuntes de un viajero "*, en el cual compara situaciones económicas, políticas y sociales entre San Nicolás y su ciudad. No hay que olvidar el estado de belicosidad imperante entre ambas provincias (particularmente el Estado de Buenos Aires y la Confederación) pero en este trabajo que apunta a la Historia del Puerto y dónde se detallan sus logros y fracasos, conviene reproducir.

> *"Hay dos ciudades situadas en la margen derecha del Paraná, a corta distancia una de otra, ambas colocadas sobre las verdes...barrancas de la tierra firme. A sus frentes se muestran esas cadena de variadas y hermosas islas cubiertas de sauces y de ceibos; a sus espaldas se extiende la planicie extensa, que llamamos Pampa. La una es el último punto poblado de la Provincia de Buenos Aires. La otra es la primera ciudad de las 13 Provincias."La 1ra muestra las ruinas de un Templo*

*derrumbado, triste recuerdo de un episodio sangriento de la guerra civil. La otra ostenta dos blanquísimas torres, iguales, modestas, que se divisan en el horizonte sobre el fondo azul del firmamento, como se distingue en la noche obscura la luz rojiza del rancho ·en la llanura, designando al viajero perdido el lugar habitado en medio del desierto inmenso.*
*"La 1ra tiene un puerto sin buques. La segunda un puerto lleno de barquichuelos, de animados y alegres genoveses. En una el comercio languidece, se apaga; en la otra, el comercio anima sus calles, su puerto, las pesadas caravanas de carretas que conducen desde las provincias mediterráneas sus valiosos productos, alimentan la actividad de su mercado. "La primera es una ciudad que muere. "La segunda es una ciudad que nace. "La primera tiene por nombre San Nicolás de los Arroyos. La segunda el Rosario."*[15]

Sabemos que el templo no existía por una explosión del polvorín aledaño al mismo y no por episodios de la guerra civil. Es cierto que el puerto estaba casi paralizado por las idas y vueltas a las que estaba sometida en virtud de la situación política imperante, a pesar de haberse establecido una Aduana y las medidas adoptadas en cuanto a la carga y descarga de mercaderías. Se intentaba recobrar la normalidad después de tantos años de guerra entre unitarios y federales y ahora se presentaban nuevas divisiones.

Hasta la construcción del primer muelle, los buques solían realizar sus cargas y descargas colocando una plancha hacia tierra y con la finalizad de que dicha tarea se realice en condiciones óptimas se construyó un camino empedrado que llamaron calzada a la que se accedía previo pago del correspondiente derecho municipal. Así fue que el 3 de Abril de 1856 la Municipalidad establece la normativa de que apenas esté concluida la calzada, se informase a la misma para cobrar por derechos, por cada carro o carretilla cargada, un peso y por carretas tiradas por bueyes, dos pesos.

El 19 de Junio de 1856 se sancionan los llamados "Derechos Diferenciales" producto de una fuerte competencia con el Puerto de Rosario y generando aquí una creciente actividad portuaria. Ese mismo año se publicaba el libro "Bosquejos de la Guerra Civil y Política de Buenos Aires desde la Batalla de Monte Caseros" escrito por el historiador José Luís Bustamante quien en su página 274 sostiene:

*"La Ciudad de San Nicolás, que por su extensión y situación geográfica, exigía medidas eficaces para impulsar su marcha mercantil, recibió el establecimiento de la Aduana, de acuerdo con el principio de la libre navegación del Paraná, sancionado en noviembre de 1852. La Aduana debía admitir depósitos y despachar para el consumo; y aunque la institución era buena, ha faltado hasta hoy darle a aquel establecimiento toda la regularidad que convenía, lo que es probable tenga lugar más adelante. "El hecho no ha dado resultados, porque las medidas restrictivas adoptadas por el Gobierno y la falta de liberidad de los empleados, han destruido el principio y entorpecido su desarrollo. "Con otras ideas y otros hombres, aquella ciudad será, más adelante, un centro de comercio importante. Su población sube hoy de ocho a diez mil habitantes, y su industria y agricultura, recibe un grande impulso".*

[15] Cfr DE LA TORRE José (1947) op.cit.

Y refiriéndose específicamente al Puerto, explica:

> *"El comercio por los pueblos del Norte, demandaba medidas que lo empleasen conforme a las necesidades y desenvolvimiento que tenía. El Ministerio de Hacienda con ese pensamiento habilitó el puerto de San Nicolás para que pudiesen arribar allí y fondear libremente, todos los buques mercantes que navegasen el Paraná con cualquier bandera que fuese. Ese decreto debía dar resultados importantes al comercio de aquella plaza, si en su ejecución hubiese sido mejor comprendido y más libremente ejecutado. Pero los empleados de aquel punto, no han correspondido al pensamiento y espíritu del decreto, lo que ha dado lugar a que se opusiesen trabas de todo género a la introducción y exportación que con aquella medida podía hacerse en ese puerto. El resultado de tan inconveniente aplicación ha sido, el poco desarrollo que el comercio ha tenido en aquel puerto, teniendo que luchar con las franquicias de la Aduana de Rosario, empeñada por otra parte, en absorber todo el comercio del Paraná, perjudicando al de Buenos Ayres en cuanto le es posible. Política menguada que al andar del tiempo sólo le dará tristes desengaños, atraso y miseria".*

Por su parte De la Torre José E. agrega en su obra de 1947 que:

> *"A este respecto, Ramón J. Cárcano no le asigna un notable florecimiento, no obstante ser el primer puerto de la Confederación* (Nota del autor, se refiere al Puerto de Rosario)*, destinado a iniciar y desenvolver las relaciones mercantiles con los países extranjeros. A pesar de la libre navegación de los ríos -son sus palabras- el intercambio no pudo improvisarse, desviándolo de sus corrientes tradicionales. Afirma que el nuevo puerto carecía de capitales para los negocios, de frutos suficientes de retorno, y los buques hallábase obligados a regresar en lastre. Los comerciantes del interior adquirían las mercaderías en los almacenes mayoristas de Buenos Aires, en cuya aduana abonaban los impuestos de importación, en provecho de aquel Estado. Conducidas por los barcos de cabotaje, volvían a pagar derechos de importación al penetrar en territorio federal. Este gravamen la Confederación lo estableció en forma moderada, para no imponer condiciones prohibitivas al consumo del interior. Se calculaba, sin embargo, que las mercaderías se recargaban en un 30 %, y que el gobierno de Buenos Aires, cobraba alrededor de tres millones de pesos fuertes pertenecientes a las provincias por derechos aduaneros emanados de artículos por ellas consumidos.* (Del sitio de Buenos Aires al campo de Cepeda, página 281, Buenos Aires, 1921) *En resumen, este autor* (dice De la Torre José refiriéndose a Cárcano) *no le asigna mayor importancia ni eficacia a la ley de derechos diferenciales con respecto al fomento del puerto de Rosario, y que, por el contrario, dicha ley dio auge al contrabando. Empero, reconoce finalmente que esas tarifas mejoraron las condiciones del mercado incipiente de Rosario, pero no produjeron los efectos calculados por sus autores, llegando a la conclusión de que Buenos Aires no sintió los efectos del nuevo estado de cosas.* (Obra citada, página 293). *Sobre los adelantos locales nos informa el diario "El Nacional", de Buenos Aires, en una correspondencia que aparece en el Nª 1206, correspondiente al miércoles 21 de*

*mayo de 1856, en que alude también a los preparativos para celebrar el aniversario del 25 de Mayo, donde anuncia dos noches de fuegos artificiales, globos, sortijas, palos jabonados, rompecabezas, teatro, carreras; que hay para todo buena voluntad, porque el pueblo está unido, contentos de la situación y esperando creen todos, que el gobierno al fin atienda los reclamos que se le han formulado, tratando de dar a este pueblo la · importancia que tiene y el rol notable que está llamado a desempeñar; sobre este punto tan importante se ha fijado con avidez en lo que el gobierno dice con referencia a San Nicolás y agradecen sinceramente al Dr. Alsina sus buenos deseos y su interés noblemente expresado. Manifiesta el corresponsal que el puerto está lleno de buques y la aduana muy concurrida. En sólo veinte días, del 29 de abril al 19 de mayo de 1856, habían entrado diecisiete buques. Se notaba mucha animación en el comercio y un movimiento hasta entonces desconocido".*

El 9 de Enero de 1859 llegaba a San Nicolás el Coronel Wenceslao Paunero quien había sido designado Jefe de Prefectura de la Campaña, del tercer departamento de la Provincia. Venía a reemplazar a Álvaro Barros. Junto con Paunero llegaba un nuevo jefe para el Batallón San Nicolás llamado Carlos Lezica. Estos movimientos formaban parte de los aprestos bélicos de la ciudad. Sobre la vigilancia y control de las operaciones del puerto, es interesante destacar un aporte de Chervo G.S (1988) al respecto.[16]

*Sub Delegación de Marina*

*En la calle Aguiar, descendiendo hacia León Guruciaga, acera izquierda, a 50 metros aproximados de esta última, existió una casa enterrada por el nuevo nivel de la calle en pendiente. Formaba ochava, que parece haber sido esquina en la antigua traza de la ciudad. Este edificio fue propiedad de Domingo Ballestero - persona de relevante actuación en el San Nicolás del siglo XIX-, y en él funcionó, hasta 1884 (…) la subdelegación de Marina (hoy Prefectura Naval San Nicolás) la que fue su primer jefe Mariano Artayeta. Con posterioridad las oficinas de esta dependencia pública funcionaban en la calle Guardia Nacional (…) 183..? Y se comunicaban con el anterior edificio por una escalera situada sobre la barranca. Entonces la parte antigua sirvió como cuartel de marinería. Luego funcionó por muchos años en la esquina Este de las calles Lavalle y Guardia Nacional, extendiéndose por Lavalle hasta Aguiar. Posteriormente ocupó un local en la segunda calle, N° 79, hoy Secretaría del Colegio Nacional, pasando luego a Alem N° 20 para después hacerlo en su actual sede, ex edificio de la Aduana de Puerto Nuevo.*

*Sucedió a Artayeta -Teniente Coronel y Comandante Militar, paralelamente, en 1854- el Cnel. Wenceslao Paunero, el que utilizaba el membrete "Capitanía del Puerto", manuscrito, ya en el año 1855. Al año siguiente actúa Ballestero, al parecer interinamente, pues en forma oficial recién se hizo cargo el 20 de diciembre de 1859. Reza, como sigue, un documento de esa fecha con membrete de la "Subdelegación de Marina":……*

*Ballestero estuvo al frente de la Dependencia hasta 1887, (desempeñándose*

[16] CHERVO Gregorio S. ibídem ant. Pag. 116 (1988)

*sucesivamente con la jerarquía de Subdelegado, Capitán de Puerto, y Subprefecto). Entre mediados de los años 1893 y 1894, ejerció nuevamente la jefatura. Ostentaba el grado de Capitán de Fragata.*

Mientras tanto, el 12 de Abril de 1859, la Comisión Municipal reglamentó el impuesto de tablada, el del puerto, el de piso, el de tonelaje y el alumbrado, sacando a remate estos derechos.

El enfrentamiento entre Buenos Aires y la Confederación era inminente. Buenos Aires estaba decidida a combatir a Urquiza sea como sea. En la ciudad de San Nicolás había un notable temor e incertidumbre. Urquiza había sido huésped de la misma, se habían realizado todo tipos de eventos y agasajos durante su estadía para la firma del Acuerdo de San Nicolás. Muchos vecinos se habían acercado hacía él para mostrar su respeto y obediencia. Y ahora debían enfrentarlo en una guerra que no habían querido ni buscado. Fue entonces cuando el Comandante Militar del Batallón de Guardias Nacionales Lezica, realizó una proclama que sostenía:

*"En el Rosario ha tenido lugar un pronunciamiento federal, que no es sino el eco de las disposiciones hostiles del caudillo Urquiza. Allí se han dado los frutos de: ¡Muera Buenos Aires! ¡Mueran los salvajes unitarios! ¡Mueran los demagogos! y se ha cubierto a los empleados con la odiosa librea colorada del tirano; mañana se obligará también a los ciudadanos a llevar el ominoso cintillo punzó. Urquiza nos declara pues, la guerra y se prepara para venir a asaltarnos en nuestra propia casa. Entre los proclamadores de la guerra de extermino a Buenos Aires se encuentra el famoso bandido Mansilla, para vosotros de terrible recordación (Nota: Aquí se refiere a Lucio Mansilla Comandante de la Vuelta de Obligado dónde combatieron muchos nicoleños). Estos son unos hombres que han degollado las principales familias de San Nicolás, que han hecho un tráfico infame con la sangre del pobre, en beneficio de unos cuantos agraciados que se enriquecían sobre los cadáveres ensangrentados de víctimas inocentes. Si Urquiza llegase a enseñorearse en este país, talaría vuestros campos, se apoderaría de vuestros bienes, os arrancaría vuestros hijos, haría degollar a vuestros ancianos, peligraría hasta la honra de vuestras esposas y vuestras hijas, que serían tal vez azotadas en las calles. La guerra con Urquiza es, pues, una cuestión de vida o muerte. Es necesario vencer y venceremos. Me asiste la convicción que el pueblo de San Nicolás se ha de levantar robusto y vigoroso en defensa de sus derechos y que vosotros ciudadanos os hareis siempre dignos del dictado de hombres libres. En cuanto a mí, os ofrezco desde ahora y para el día del peligro, mi cadáver donde quede el del último guardia nacional de San Nicolás de los Arroyos..... ¡Muera el tirano Urquiza! ¡Mueran todos los Urquicistas! ¡Muera la mazorca! C. Lezica".*

El 23 de Octubre de 1859 aconteció la famosa Batalla de Cepeda entre las fuerzas del Estado de Buenos Aires (Mitre) y las de la Confederación Argentina (Urquiza). El Ejército de la Confederación incluía 14.000 hombres de los cuales, su fuerte era la Caballería (10.000) y 3.000 infantes, siendo artillados con 35 cañones, obuses y demás. El Ejército de Buenos Aires incluía 9.000 hombres de los cuales 4.700 eran infantes, 4.000 jinetes y 24 piezas de artillería. Las fuerzas chocaron en la Cañada de Arroyo Cepeda, a unos 5 km de Mariano Benítez, 25 km al norte de Pergamino y a escasos kilómetros de San Nicolás. Fue una derrota para el Estado de Buenos Aires (Mitre). Algunos autores hablan de 100 muertos de su ejército, 90

heridos y 2000 prisioneros de los cuales 21 eran oficiales, perdiendo en el campo de batalla cerca de 20 cañones. El Ejército de la Confederación habría tenido 300 muertos (24 de ellos oficiales). Mitre ordenó la retirada de sus tropas hacia San Nicolás en plena medianoche y llega a esta ciudad alrededor de las 01:30 hs de la madrugada. Decidió embarcar sus tropas (en el muelle conocido como "El Cabotaje") para defender el bastión porteño (Buenos Aires). Los efectivos que se habían quedado en San Nicolás para defenderla, fueron comisionados por Mitre para cubrir la retirada del ejército vencido y hacer frente al posible avance de las tropas urquicistas. En la ciudad reinaba el terror ante el ataque de las tropas de Urquiza, que consideraban venía a buscar "revancha" con aquellos que lo habían traicionado, luego de su paso por la ciudad, al pasarse al bando *"Mitrista"*. Muchas familias estaban preocupadas, porque no pensaban que esto podía llegar a suceder. Sus hijos habían sido enrolados en el ejército porteño, podían estar muertos o prisioneros de los *"bárbaros e incivilizados urquicistas"*. Se temían las medidas que podían llegar a ordenar contra aquellos que sirvieron desde la partida de Urquiza al gobierno de Buenos Aires. El día 25 terminó de ser embarcado los efectivos mitristas rumbo a Buenos Aires y la caballería marchó por tierra. San Nicolás quedaba desamparado frente al gran ejército de la Confederación Argentina. La población en masa se volcaba a las calles presa de un gran desconcierto. Los que habían sido autoridades civiles y militares huyeron quedando acéfalos sus cargos. La Municipalidad realizó entonces una reunión de urgencia con los vecinos y comerciantes más destacados que pudo encontrar. Decidieron cursar una nota o documento al *"jefe invasor"* que se aproximaba, dando a conocer el acatamiento al nuevo estado de cosas. Se desconoce los pormenores de la misma, pero se supone que debían haber pedido por la seguridad de bienes y personas en la ciudad que ahora volvía a estar bajo el control de la Confederación Argentina. El Coronel Fermín Rodríguez (urquicista) y el Comandante Gervasio Goytía, llegaron y tomaron posesión de la ciudad, *"garantizando la vida, los intereses y la tranquilidad de los vecinos"*. Se nombraron nuevas autoridades: Juez de Paz y Jefe Político: Comandante Luís Barrera. El mismo que en 1840 había sido designado comandante del Batallón San Nicolás por Juan Manuel de Rosas desempeñando ese cargo hasta la Batalla de Caseros (1852). Es de imaginarse todos, que a pesar de haberse dado las garantías de no tomar represalias con quienes habían traicionado a Urquiza, el miedo continuaba y los chismes se sabían en cada esquina de la ciudad y no faltaron aquellos que comentarían *"yo no tengo nada que ver"* y *"nunca dudé de la bondad de Urquiza"* o lo sumo; *"la culpa la tienen los otros, los que abandonaron a la ciudad.*

En las cercanías al puerto, hubo un ligero combate entre buques de la Confederación y Buenos Aires. En la zona cerca al actual "Campito de San Nicolás", se había establecido una batería de artillería justo en la barranca.

Hay autores como De La Torre José (1947)[17] que sostienen que fueron en esos instantes del embarque de las tropas de Buenos Aires en el muelle de San Nicolás con destino a esa ciudad, cuando un joven llamado Juan Chassaing escribe aquí una poesía titulada "A mi Bandera" que es el cántico que se entona en los actos oficiales y escolares en la actualidad. DE LA TORRE José cita un artículo de La Nación del 23 de Febrero de 1930 escrito por Arturo F. González. Allí dice:

> *"Después de la gloriosa derrota de Cepeda y luego que la columna despedazada acampó al anochecer en las orillas de San Nicolás, el único cuartel ocupado por el batallón Nº 2 del Primer Regimiento dónde había unas cuantas camas disponibles y una no despreciable provisión de mesa, fue literalmente invadido por un grupo de amigos fatigados y hambrientos, entre otros Juan Chassaing, Carlos Paz, Julio Cramer, Manuel Obligado, Héctor Varela, Ricardo Gutierrez. Adolfo Bulrich, Manuel Ocampo y Manuel Mon. La noche aquella se pasó del modo más feliz que*

[17] Cfr DE LA TORRE José bib. Op.cit.

*lograrse pueda en un campamento, es decir, durmiendo como unos padres. Pero las dificultades comenzaron al otro día, para aquellos especies de penitentes que en la víspera se habían caminando diez y seis leguas, o sea la distancia que media entre el campo de batalla y San Nicolás. Resultó pues que Chassaing y Paz estaban sin calzado para levantarse. La solución se presente dificilísima porque para ir a la zapatería era indispensable ir calzado y en todo el campamento no había más botas libres que unas de Ricardo Gutierrez, las cuales no entraban en un dedo de Chassaing, podían contener a todo el señor D. Carloz Paz, vestido y calzado. Se resolvió entonces en virtud de la urgencia del caso que irían los tres juntos a la zapatería, con el destruido calzado que tenían y sirviéndose de apoyo mutuamente, situación que causó gran hilaridad entre sus protagonistas. En tales circunstancias de alarma y a mitad del penoso camino, sonó un cañonazo de alarma y la escena cambió completamente. –¡Ah! ¡Ya no estoy cansado! – exclamó Juan Chassaing y bajándose de la vereda para buscar piso más blando, corrió como una exhalación hasta su campamento del 2ª de línea. Era menester para valorar este rasgo, haber hecho aquella marcha desastrosa y ver aquel instante la ardiente animación que vino cual un relámpago a iluminar el hermoso rostro del joven capitán. A eso de las cuatro de la tarde se dio comienzo al embarco de la columna y las tropas de línea destinadas a tripular la escuadra para el combate de la noche. Al despedirse de su amigo Gutierrez, sobre una lancha, Chassaing le entrego un puñado de papeles: eran cuatro cartas de su hermano y un pliego doblado en ocho, escrito por él con lápiz en dos de sus carillas. –Guarda eso- le dijo- hasta que nos volvamos a ver. Recién se reunieron después en Buenos Aires. Cuando Gutiérrez le hizo entrega del depósito guardó las cartas en una gaveta de su escritorio y tomando el pliego con las dos manos, lo desgarró agregando: el romance lo rompo. –Lo mismo es- le respondió Gutiérrez, porque lo sé de memoria. El "romance" como él lo llamaba lo había escrito en el intervalo del embarco: "Página eterna de argentina gloria. Melancólica imagen de la patria…"* Juan Chassaing, murió muy joven, a los 24 años de edad el 3 de Noviembre de 1864 de una repentina enfermedad."

Finalizados los conflictos entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina, la nación parecía encaminarse rumbo a la paz, guiada por la metrópoli porteña que aún no cedía la ciudad para que fuera Capital de todos los argentinos. Sin embargo los tiempos de paz fueron ensombrecidos por el estallido de la Guerra del Paraguay o de la Triple Alianza (Argentina, Uruguay y Brasil contra la nación hermana del Paraguay). Y precisamente estos esfuerzos bélicos hacían que se redoblasen los esfuerzos económicos que sostuvieran esa guerra fratricida y debían mantenerse en condiciones la totalidad de las instalaciones portuarias.

A partir de 1850 en Europa, se desarrolla la II Revolución Industrial que tuvo como características, una nueva organización industrial caracterizada principalmente por la producción en serie lo que reducía los costos de producción y aumentando la productividad de las personas, surge un capitalismo de tipo financiero, comienza la sustitución paulatina del hierro por el acero y más tarde el empleo de la electricidad. Asimismo se extiende el telégrafo lo que dinamiza las transacciones comerciales, el ferrocarril se expande estrepitosamente igual que las embarcaciones a vapor, lo que facilita el traslado de bienes y personas. Muchas de estas características produjeron desempleo lo que ocasionó corrientes migratorias hacia distintas partes del mundo.

Argentina fue uno de aquellos destinos elegidos por los inmigrantes aún antes de que el Estado Argentino decidiera salir a buscar en aquellos lares mano de obra calificada que por supuesto difícilmente dejarían sus vidas cómodas en las metrópolis europeas, para poblar una campaña inhóspita, y carente de las más básicas cuestiones de la vida humana. La ciudad de San Nicolás fue uno de los destinos más elegidos por aquellos primeros inmigrantes europeos que por su fuerza, empuje y número, forzaron la organización de entidades o sociedades que los aglutinara, relacionara y vinculara con el mundo social y laboral de entonces.

En la década de 1860 quedan formadas la Sociedad Española (25 de Octubre de 1860), la Sociedad Italiana (26 de Junio de 1862) y la Sociedad Francesa (1 de Abril de 1863) por mencionar las más numerosas y excluyendo a otras nacionalidades que no alcanzaron organizarse institucionalmente. La dinámica comercial del puerto de San Nicolás y el consecuente descuido de las instalaciones originó un reclamo el 3 de Abril de 1862, por parte del Sub Delegado de Marina Ballestero, al Presidente de la Comisión Municipal Gregorio Pombo, haciéndole saber que *"de no tomarse medidas está expuesta a deterioros irreparables…pues han empezado a caerse en el extremo de afuera hacia la boca del Riachuelo (Zanja de Doña Melchora) y las vigas se han vencido totalmente"*.[18]

El 15 de Julio de 1863 la cuestión toma importancia:

> *"Se nombra en comisión a los municipales señores Domingo Ballestero, Hipólito Quiroga y Pedro Zaracondegui para que contraten con el Ingeniero Jonás Larguía, la construcción del muelle en el puerto. "El muelle – dice Arrufó- en el periódico citado- fue construido parte con fondos municipales y parte con 108.000 pesos que dio el gobierno nacional más de 50.000 del gobierno de la provincia. La construcción de él, es bastante buena pero el abandono completo en que ha estado desde su construcción, hace que se vaya destruyendo de modo que la punta de el sufra un gran deterioro, por el continuo batir de las aguas, el estrago de éstas han hecho inutilizar como 30 varas lo que es muy lamentable. Aun es tiempo de impedir que la destrucción vaya mas adelante, creemos que con poco costo podría remediarse tan grave mal. Una parte de empeño de las autoridades locales, no dudamos que salvará la ruina inmediata de esta obra que ha costado tanto dinero y que honra a San Nicolás y a las Municipalidades que hicieron y llevaron a cabo obra tan util como necesaria".*[19]

El 12 de Agosto de 1863 las autoridades municipales envían notas al Gobierno Nacional y al de la Provincia de Buenos Aires solicitando fondos para continuar con las obras del puerto. Las autoridades nacionales decidieron enviar $100.000 para abrir lo que sería luego la Calle Aguiar y mejorar ostensiblemente las existentes instalaciones portuarias. La Provincia, contribuyó con $50.000 sumándose a este esfuerzo. Estas solicitudes de ayuda económica y viejas rencillas de tipo comercial hacen que las relaciones con el Gobierno Nacional no sean las mejores. Marcos Paz estaba a cargo de la Presidencia de la Nación, ya que Mitre estaba en la Guerra con Paraguay y fue entonces cuando el Municipio declara que el muelle de la ciudad es propiedad municipal y no del gobierno nacional, aún cuando éste había contribuido a su construcción.

[18] CECCHI Edgardo, Apunte Memoria Descriptiva del Puerto San Nicolás, archivo del autor.
[19] DE LA TORRE José E. **HISTORIA EDILICIA DE SAN NICOLÁS** (1854-1910)
Asociación de Residente Nicoleños Talleres Gráficos Della Torre Hnos. 30 de Julio de 1943 Buenos Aires

El 27 de Agosto de este mismo año, el Municipio envía un informe el Presidente Mitre manifestando que:

> *"La municipalidad, en sesión del día 24 del corriente, resolvió acreditar cerca de V.E. una comisión de su seno, compuesta de los señores don Juan Cernadas, don Pedro Zarancóndegui y don Teodoro Fernández, con el fin de que den conocimiento de los trabajos del puerto, emprendidos con la donación del gobierno nacional y con sujeción al presupuesto y plano que envió la Subdelegación de Marina Capitán del puerto Coronel Seguí, y está en el ministerio del ramo". A requerimiento municipal del 25 de agosto de 1863, para que informe, "sobre la importancia y trascendencia de este trabajo, como empleado del Excmo. Gobierno Nacional, cuya palabra caracterizada por la naturaleza de su empleo, servirá de complemento para los fines que se propone esta Corporación…", contesta Ballestero, "la obra que se practica actualmente en este puerto es de tal magnitud e importancia, en mi opinión, que la creo muy superior a los recursos con que este municipio cuenta para su terminación…". "Creo también que concluida esta obra dará por resultado que esta ciudad tenga el mejor puerto del litoral de la República y se habrá llenado una necesidad imperiosa en bien del comercio…". "No puede ponerse en duda la urgencia de su conclusión, puesto que ella depende de que se aproveche para estos trabajos la bajante del río, pues de no ser así sería imposible realizarlo, sino a costa de grandes gastos en diques y otros accesorios. La extensión del muelle construido a partir de 1863, era de 150 varas, o sea, de 129,90 metros, con un ancho de 20 varas, equivalentes a 17,32 metros, y un canal a sus costados de 4 varas, lo que significa 3,46 metros de profundidad. El costo de la obra, según testimonio de un contemporáneo- el agrimensor Jaime Arrufo- demando unos 250.000 pesos a la Municipalidad, al gobierno nacional, 108.000 y del gobierno provincial. 50.000. Dos graves amenazas pendieron sobre el puerto de propiedad municipal: la falta de un mantenimiento adecuado, y la paulatina pérdida de calado del río, que tiene su causal en la extraordinaria creciente de los años 1824 y 1825, con el acarreo y deposición de una poderosa pila sedimentaria. Así es como el antiguo puerto de Los Arroyos o de Aguiar primitivas denominaciones- que era profundo y en el cual los buques tenían fácil amarre, comenzó a experimentar las consecuencias que derivan de aquellas amenazas que, con el andar del tiempo, se convierten en dura realidad. La conservación de la infraestructura del puerto y muelle motiva la permanente atención del Subdelegado de Marina Ballestero, inherente al cargo que investía y son elocuentes al respecto, sus frecuentes comunicaciones a la pertinente autoridad. Aludiendo al desarrollo del comercio en este puerto y al deber de "llevar a conocimiento del Excmo. Gobierno Nacional, la necesidad de que es urgente atender para facilitar las operaciones de carga y descarga de los buques, dar a éstos un cómodo y seguro fondeadero, por no llenar éstas, el actual riacho y muelles, tanto por su capacidad el uno, como la falta de agua en el segundo". "Las mejoras del puerto, señor Presidente, son de vital interés para San Nicolás, a mi humilde juicio, que puede ser cuestión de vida o muerte para el comercio de la localidad, sino se preocupa de ello el pueblo y sus autoridades, tratando de ponerse en condiciones que*

*pueda aprovechar y atraerse al comercio del norte, ligando su puerto con el ferrocarril de Pergamino, por medio de un ramal, antes que éste se prolongue hasta el Rosario y quede este importante centro comercial y su puerto en las condiciones de San Pedro, librado a su propia suerte".*[20]

Durante principios de 1867 se desata una epidemia de cólera en San Nicolás la que causa numerosas víctimas. Tal fue su magnitud que el municipio solicita al cura párroco para que evite los avisos de agonía y dobles de campanas y eludir las "afecciones" de los habitantes que se hallan sorprendidos por las muertes del cólera. Durante el mes de Abril de 1867 a raíz de una solicitud de la Comisión Municipal de San Nicolás, arriban provenientes de la ciudad de Buenos Aires los médicos Carlos Juan Furst y Santiago Larrosa, con el fin de efectuar un estudio sobre la epidemia de cólera que se había desatado en la ciudad y determinar las medidas de previsión contra el mal colaborando con los médicos locales. Más tarde se suman sus reemplazantes, Dr. José Baca y Federico de la Serna y regresan a Bs. As.

Unos meses más tarde, 13 de Octubre de 1868 *"El subdelegado de Marina, Domingo Ballestero, informa a la Municipalidad que, por las disposiciones adoptadas en Rosario obligando a los buques que lleguen del Alto Paraná a estar en cuarentena por la epidemia de cólera de aquellas regiones, los pasajeros que viajan a esa ciudad, desembarcan en San Nicolás, por no existir impedimentos. Se tomaron medidas necesarias."* Cabe destacar que una de esas medidas es el impedimento a desembarcar en el puerto local. Estas medidas preventivas, solían practicarse en numerosos puertos del país y por ese motivo un par de años más tarde cuando todavía se sentían sus consecuencias en San Nicolás y ante el brote de fiebre amarilla en Buenos Aires, continúan en vigencia estas medidas sanitarias lo que ocasiona que en Febrero de 1871 el vapor "Cisne" procede a atracar en el muelle de las Hermanas en el vecino Partido de Ramallo, descendiendo varios pasajeros que estaban contagiados y que provenían de San Nicolás. Su intención era conducirse por tierra a San Nicolás clandestinamente. Fue entonces cuando el Juez de Paz Benjamín Zapiola toma conocimiento de este suceso y ordena que todas esas personas sean reembarcadas nuevamente en su vapor y siguieran su destino o se mantuvieran en el río bajo cuarentena.

Terminada la Guerra del Paraguay, a fines de 1869 regresaba a Buenos Aires los efectivos del Batallón San Nicolás y el día 8 del año siguiente (1870) desembarcan en nuestro puerto. Por aquél entonces, la ciudad de San Nicolás no contaba con alguna calle empedrada. Todas ellas eran de tierra y por ellas transitaban todo tipo de carros y carruajes. De más está decir que las lluvias solían tornar intransitables estas arterias, a lo igual que insalubres por los desechos que los animales dejaban en las mismas.

Por el puerto ingresaban todo tipo de mercaderías. El ferrocarril aún no había llegado y los caminos a otras localidades no eran muy buenos. Entraban productos de almacén e incluso de ferretería y salían buques que cargaban los productos del país y que provenían de las estancias vecinas algunas de los cuales que habían esperado en las barracas cercanas. Y no solamente salían productos del Partido de San Nicolás sino de toda la región y los ingresos abastecían también a las mismas.

En 1869 San Nicolás contaba con una población de 9491 habitantes de acuerdo al censo de ese año, del cual 4724 eran varones y 4767 mujeres. De esta manera era la ciudad más poblada de todo el norte bonaerense. Cada 1000 habitantes, había 806 argentinos y 194 extranjeros. El 28 de Noviembre de 1871, la Municipalidad aceptaba una propuesta para el establecimiento de un servicio de tranvías tirados a caballos, que anteriormente había sido presentada ante el gobernador Emilio Castro. Este servicio utilizaría vehículos y rieles traídos de Inglaterra (como consecuencia de carecer el país de una industria siderúrgica y de tecnología al respecto). Luís María Solé había sido su promotor y dio inicio a un sistema de transportes en

[20] CECCHI Edgardo, cfr bib. cit

la ciudad que se prolongaría al menos por 50 años. Esto no significó por supuesto, la desaparición instantánea de carros, chatas etc. que conectaban al puerto de entonces con la ciudad. No será casual entonces, que se intensificaran los esfuerzos por comenzar a adoquinar los accesos al entonces puerto, que aún era el primero de la ciudad al que se le denominaría de Cabotaje y que hoy ocupa la Plaza de los Inmigrantes (Guardias Nacionales, entre Alberdi y León Guruciaga).

A tal efecto se solicitó la ayuda de las autoridades provinciales en la persona del Ministro de Gobierno de la Provincia, Dr. Antonio E. Malaver, para dar comienzo al empedrado de las calles de la ciudad. Por otro lado el administrador de la aduana local, don Francisco R. Abaca, solicitó también con el mismo fin la ayuda pecuniaria del gobierno nacional. Esto es muy elocuente en la nota cursada por el Señor José Gregorio Díaz, presidente de la Comisión Municipal que aludiendo al incremento de las actividades comerciales del puerto principalmente de exportación, explica[21]

> *"pone en el deber a sus autoridades de facilitar el desenvolvimiento del comercio en esta ciudad, removiendo todos los inconvenientes que obsten a su progreso, que es a la vez el de esta ciudad, tan importante de la provincia de Buenos Aires, y por tantos años abatida a causa de nuestras guerras civiles", Y añadía: "siendo uno de tales inconvenientes para carga y descarga de buques el mal estado de las vías públicas en las cercanías del puerto y aduana, cuyo sostenimiento es tan oneroso a la municipalidad, sentimos la necesidad urgente de remediarlo dando principio al empedrado de algunas calles más precisas para este tráfico".*

El 16 de Mayo de 1871, Domingo Ballestero se dirige al Juez de Paz y al Presidente de la Comisión Municipal, informándoles del mal estado en que se encuentra el puente del puerto, lo que ocasiona *"malestar y grandes perjuicios al comercio y al buen servicio público"*. Asimismo, Ballestero alerta que ante la fuerte dinámica que observa el sector portuario de San Nicolás, se debe llevar a conocimiento de las autoridades nacionales *"la necesidad de que es urgente atender para facilitar las operaciones de carga y descarga de los buques, dar a éstos un cómodo y seguro fondeadero, por no llenar éstas, el actual riacho y muelles, tanto por su capacidad el uno, como por la falta de agua en el segundo".*

> *"Prosigue agregando que él ejecutó un proyecto y lo elevó a su consideración y que se refiere a la "construcción de un nuevo canal y aumento del muelle, como verá Ud. por el plano que tengo el honor de acompañar y que espera le sea devuelto. Y también que el gobierno lo ha acogido favorablemente y enviado al ingeniero Jefe del Departamento de Obras Públicas. .. por lo que puedo decir que esta idea ha tenido su completa aprobación, surgiendo sólo una dificultad, la propiedad del terreno en el que debe efectuarse la obra, que es municipal y solicita que ésta ceda la parte necesaria"*[22]

Por aquellos días el Juez de Paz de Ramallo Benjamín Zapiola recibía constantemente quejas de los vecinos de esa localidad por la forma que se desarrollaban ciertas actividades comerciales en San Nicolás, específicamente la compra de frutos que realizaban bajo ninguna norma y exentos de los derechos o patentes respectivas. Solamente estaban habilitandose y existían más de veinticinco, que a su vez, exportaban del partido los frutos rumbo al puerto de San Nicolás. Lo mismo ocurría con el comercio de la

[21] Cfr DE LA TORRE José Historia Edilicia (1943)
[22] MARCATELLI Marcelino, **DOMINGO BALLESTERO** Imprenta Byblos, San Nicolás, 1988

piel lanar y vacuna. Esto refuerza la idea de que el Puerto de San Nicolás era un centro mercantil por excelencia.

Para 1872, las autoridades municipales aceptan las planificaciones del proyecto del muelle y la canalización del riacho cediendo tierras al efecto. Esto daría lugar a un reclamo que interpusieron ante el gobierno nacional los vecinos de la firma Bancalari Hnos. y Pedemonte.

> *El movimiento de cabotaje fue por años de febril actividad por el volumen de la carga y descarga de mercaderías procedentes o destinadas a los puertos de Buenos Aires, Paraguay, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y otros e intermedios y por la afluencia de pasajeros sumamente intensa antes de la expansión de las redes ferroviarias. Eran numerosas las agencias marítimas, alrededor de 15 –con sus anuncios en los periódicos de entonces- Amigos del Pueblo, El Norte de Buenos Aires, El Progreso, El Noticiero, El Heraldo y El Comercio a los que se puede sumar la acción de Morteo Hnos. propietario del Pontón fondeado en la rada donde los pasajeros contaban con un buzón de recepción de correspondencia, con destino a puertos intermedios, Buenos Aires, resto del país y exterior.*
> *Del total de las agencias, sólo a título de información mencionamos, La Compañía Francesa de Navegación a Vapor, que hacía el servicio con Europa, El Havre, Burdeos, Amberes y el Plata. Desde Buenos Aires a Rosario con escalas en San Pedro y San Nicolás de los Arroyos. Esta actividad febril, como lo pone de manifiesto, el Capitán del Puerto Don Domingo Ballestero, el 2 de Agosto de 1872, conduce a la necesidad de construir el muelle nuevo, entre las calles del Puerto –León Guruciaga y General Lavalle- empresa que contó con la participación del famoso ingeniero italiano Juan Pelleschi. Este muelle de hierro se habilitó a fines de 1887 y comienzos de 1888.*[23]

Se vota una partida de cien mil pesos moneda corriente en 1873 y durante la Presidencia de Avellaneda, el 3 de Noviembre de 1875, el gobierno nacional otorga nuevamente una suma de dinero ($50.000) para las obras de canalización del riacho, que cada vez presenta mayores problemas de navegación. Es importante destacar que antes de la llegada del ferrocarril, el tránsito más importante se realizaba por el puerto. Para fines de la década de 1870, existían en San Nicolás dos agencias que brindaban el viaje a través de buques a vapor, las que solían competir entre ellas.

Un ramal del ferrocarril comenzaba a expandirse desde Buenos Aires en dirección a Rosario y lo fue haciendo en tramos. Las agencias de tráfico fluvial, llegaron incluso a brindar pasajes gratis a quienes desembarcaran en Campana y tomaran luego el tren para la Capital. Con respecto a esta última ciudad, se puede sostener que su desarrollo portuario estuvo ligado a la iniciativa de unos hermanos de apellido Costa que habían adquirido las tierras en 1860 y había edificado allí su estancia. Ellos fueron quienes impulsan la creación de un Puerto y la llegada de una línea del ferrocarril que la uniera con Buenos Aires. El loteo y creación del pueblo se habría realizado posteriormente a 1875 en las tierras de la Estancia de Campana ubicada entre el Río Paraná de las Palmas y Cañada de la Cruz.[24]

[23] Cfr MARCATELLI Marcelino ibídem (1999)
[24] OBREGON Rosana Luján **CONFIGURACIÓN DE LA ESTRUCTURA PORTUARIA DEL DELTA MEDIO DEL RÍO PARANÁ**. Proyecto de los Puertos de Ultramar y Cabotaje 1880-1930. XVI Jornadas Interescuelas Departamento de Historia Mesa Temática 79. Pertenencia Institucional HiTePac-FAU-UNLP

Sostiene Obregón [25] *"Con respecto al puerto de Baradero, en el año 1875, El Poder Ejecutivo, remitió un proyecto de ley habilitando el puerto de Baradero para las operaciones del comercio interior y exterior autorizando el establecimiento de oficinas aduaneras. En 1889, Alonso, Félix y Compañía solicitaron la construcción de un puerto en la localidad, la propuesta situaba a los muelles sobre el rio Baradero, comienzo del Paraná de las Palmas, y el acceso desde la costa firme se propuso mediante la construcción de un canal de acceso al mismo. El proyecto no prosperó dado que fue archivado por la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputado".*

Esta confluencia de intereses económicos, primero entre agencias fluviales y el ferrocarril, hizo que los intereses ingleses que apostaran al riel, también tendieran a proyectarse en las áreas portuarias e incluso compitieran con capitales franceses por hacerse de espacios en los puertos del litoral. En la zona de Cabotaje de San Nicolás había una agencia propiedad de Servando E. Gómez que tenía a sus servicios los vapores "Meteoro", "Tridente" y "Porvenir", este último a cargo del Capitán Emilio Piaggio. Estos hacían la ruta fluvial que unía la capital del país con Rosario, Paraná y Santa Fe. Se sumaba además otro buque, el "Luján" que partía de esa metrópoli argentina tres días a la semana. Además, existían un tráfico comercial y de pasajeros importante, que unían estos puertos, el de San Nicolás, con Paraguay, Mato Grosso y Cu-yubá. La flota estaba compuesta por los vapores "Río Paraná", "Taraguý", "Río Gualeguay", "Inca" y "Pampa". Por otra parte había buques que aquí atracaban y que se dedicaban solamente para cargas. Estos eran los vapores "General Nazar", "Sol Argentino", "Feliz Amistad", "Orión" e "Interior". Los destinos más apreciados eran Buenos Aires y el creciente e influyente puerto de Rosario. También atracaban en el puerto de Campana, para desde allí transportar la carga en tren hasta el corazón de Buenos Aires (Plaza Once de Septiembre), La Boca o Barracas.

Sin embargo, tal era la trascendencia del Puerto de San Nicolás que los días 20 de cada mes, partían rumbo a Brasil, Amberes o Liverpool, los vapores "Archímedes", "Rubens", "Vandick" y "Gassendi". También había con destino para Gibraltar, Marsella, puertos de España y Genova admitiendo cargas y pasajeros de las tres clásicas clases (1ra, 2da y 3ra). Eran los vapores "Italia", "Ester", "Colonia" y "Humberto 1ro".

Había otra agencia, que estaba ubicada en la calle del Puerto (luego bautizada León Guruciaga) y Guardia Nacional propiedad de Juan A. Figueredo. La misma enviaba cargas y pasajeros en el vapor "Uruguay" para Buenos Aires, Rosario, Paraná y Santa Fe. Coordinaban y combinaban cargas y pasajeros con el vapor "Águila" y poseían un servicio de transporte con destino a Paraguay cada 15 días. La agencia tenía la particularidad también de fletar Vapores de ultramar rumbo a Europa. La firma comercial Bancalari Hnos. y Pablo Viale también poseían vapores a su servicio.

La localidad de Ramallo carecía de vías de comunicación tan buenas como el Puerto de San Nicolás. Esto ocasionaba por ejemplo que la correspondencia que aquí llegaba se hiciera con profundo retardo. El Juez de Paz Don Faustino Velázquez realizó gestiones ante la Dirección General de Correos y la compañía fluvial de Mianovich para que toda la correspondencia enviada a esa localidad fuera llevada por los vapores que hacían ese recorrido y dejada en el muelle de "Las Hermanas" y de este punto al pueblo por intermedio de las personas ocupadas de esa función. De esa forma los vecinos recibían correspondencia tres veces por semana.

El historiador económico Ricardo M. Ortiz, en su libro "El valor económico de los Puertos Argentinos" [26] *sostiene que "en 1876 el comercio exterior realizado por el puerto de San Nicolás sumaba ya*

[25] Cfr Ibidem ant.
[26] ORTIZ Ricardo M. **EL VALOR ECONÓMICO DE LOS PUERTOS ARGENTINOS**, Editorial Losada, Bs. As. 1943

*dos y medio millones de pesos fuertes que impusieron ese año la movilización de 66 embarcaciones de ultramar con un porte de 35 mil toneladas; su comercio interior movilizó a su vez mil trescientos barcos con un porte de 200 mil toneladas".*

En el mes de Diciembre de 1878, habría llegado a San Nicolás, el Ingeniero Juan Pelleschi, quien había nacido en Italia en 1846 y se había radicado de joven en nuestro país para la realización de obras en el muelle y las autoridades nuevamente se dirigen al gobierno nacional solicitando apoyo pues poco antes, una gran crecida del Paraná había mantenido bajo el agua a los terraplenes del muelle que asimismo habían sido *"empedrados su superficie desde la punta de estos, donde arranca el muelle de fierro, hasta la bocacalle en que empiezan las bajadas de las calles del Puerto (Luego León Guruciaga) y Guardia Nacional así como las reparaciones que el muelle de fierro necesitara, todo lo proyectado por el citado ingeniero".*

> *"Estas obras unidas a las ya proyectadas por el señor Rojas en el año 1876, a pedido también del que firma y cuyos planos existen en esta Capitanía, cuyo costo exiguo, dada la importancia… de este puerto y su comercio, darán por resultado convertir el puerto de San Nicolás en el mejor y más seguro del litoral en comodidad y abrigo". "Si la Municipalidad, como representante de los intereses del pueblo, procede perfectamente apoyando, como lo indica y lo hizo en igual época, al adelanto del puerto. . . no puede sino dar benéficos resultados". "Las mejoras del puerto, señor Presidente, son de vital interés para San Nicolás, a mi humilde juicio, que puede será una cuestión de vida o muerte para el comercio de la localidad, sino se preocupa de ello el pueblo y sus autoridades, tratando de ponerse en condiciones que pueda aprovechar y atraerse al comercio del norte, llegando su puerto con el ferrocarril de Pergamino, por medio de un ramal, antes que éste se prolongue hasta el Rosario y quede este importante centro comercial y su puerto en las condiciones de San Pedro, librado a su propia suerte"*[27]

Para 1880 el país parecía encaminarse a la paz definitiva. Quedaba por solucionar la última cuestión que nadie (por intereses económicos por sobre todo) había querido o podido solucionar. Eso era la definitiva sanción de Buenos Aires como Capital Federal de todos los argentinos. Durante fines de la presidencia de Avellaneda, el Congreso Nacional que sesionaba en el barrio de Belgrano sanciona esta declaración. Eso consistía en darle carácter nacional a la Municipalidad de la ciudad, transformándola en distrito federal que dependiera exclusivamente del gobierno nacional. Pero también los edificios públicos y hasta la deuda que poseía la Provincia, pasaron al patrimonio nacional. Se aprobaba la existencia de la Provincia de Buenos Aires (como hoy la conocemos) la que tuvo que emprender la tarea de conseguir una nueva capital que por su belleza, riqueza, poder y cultura no podía menos que ser la antigua capital porteña.

Esto se había conseguido tras una cruenta revolución en contra de la iniciativa, que había costado alrededor de 3000 muertos. Julio Argentino Roca, reemplaza al Presidente Avellaneda en su cargo el 12 de Octubre de 1880. Lo hacía con apenas 37 años consagrándose en el Presidente Argentino más joven de la Historia.

Se puede afirmar que a partir de 1880 se inicia también una nueva etapa económica en el país. La principal riqueza argentina seguía basándose en la ganadería y en el agro, focalizados en la región pampeana. La producción lanar había mejorado tanto la producción como la comercialización y también el transporte

[27] MARCATELLI Marcelino, cfr bib.dem. ant. (1988)

rumbo a la exportación principalmente a los telares ingleses de Manchester de dónde a su vez, llegaban los tejidos ya confeccionados. En Argentina prácticamente no había una industria textil propiamente dicha, es decir que en un mismo establecimiento se produjera todas las acciones tendientes a la obtención de un tejido (lavado de lana, cardado, hilado, tinte y tejeduría). Los que existían eran más bien productos manufacturados de tipo artesanal o productos que no alcanzaban a convertirse en tejidos. En esta etapa también, se incorporan tierras despojadas a las comunidades indígenas o pueblos autóctonos dónde se desarrollará una fuerte producción ovina, tendiente a satisfacer los mercados externos con su carne y lanas que por su volumen se convierte en el principal producto de exportación.

Pero había otro sector que también comenzó a mostrar una dinámica admirable y fue la agricultura de cereal en tierras de las Provincias de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires. El cultivo de trigo se expandió rápidamente y este producto que servía a una economía de subsistencia en el pasado, pasó a ser también una de las principales exportaciones al igual que el maíz. Todo esto se producía a la par de la incorporación de ingente cantidad de mano de obra, principalmente de inmigrantes, cuyas primeras oleadas con el tiempo pudieron adquirir la propiedad de la tierra mientras que los más rezagados se convirtieron en la mano de obra que seguía el ritmo de las cosechas, llamándoles "trabajadores golondrinas". El avance de las fronteras, como se dijo, incorporaba también tierras a la producción, aunque muchas de ellas eran más aptas para la ganadería que para la agricultura.

El 8 de Octubre de 1880 se sanciona la ley 1.049 y dos años más tarde en 1882, la Ley Nº 1.229 por la cual se realizan estudios y se autoriza la construcción del muelle para embarcaciones de cabotaje. Hubo luego, otros decretos que autorizaron las construcciones de muelles y canales, también concesiones para extracción de arena, etc. Por entonces, se sostiene que solamente cuatro puertos: Buenos Aires, Concepción del Uruguay, Rosario y San Nicolás, registraron hasta 1880 la entrada de barcos de ultramar; de éstos, que suman ese año 1400, más de 800 requieren el puerto de Buenos Aires para exportar.

Entre 1880 y 1889 se calcula que ingresaron al país más de 220.000 personas, muchos de ellos sin oficio estable ni profesión especializada. Las ciudades y pueblos principalmente de la región pampeana crecían, puesto que la demanda de mano de obra se origina allí misma ante la ausencia aun de una mecanización del agro.

Por otro lado, la producción de manufacturas vinculados a los productos derivados de este modelo económico, requerían de mano de obra al igual que otros sectores ligados a la comercialización, transporte y servicios todos en expansión, pues una de las características de la Argentina de entonces, era la carencia de infraestructuras básicas (no había puentes, servicios de aguas o cloacas, caminos adecuados, servicios de iluminación, de correos, comunicaciones adecuadas y de puertos de embarque). En esta etapa el comercio comienza a integrar diversas zonas del país colocando sus productos en el mercado interno junto con otros importados. Llegan junto con las carnes pampeanas o el cereal, el azúcar tucumano, los vinos mendocinos y productos autóctonos de varias provincias favorecidos por el lento, pero incesante despliegue de líneas ferroviarias.

También es cierto que algunos sectores manufactureros tenían dificultades de sobrevivir ante la llegada de ciertas importaciones, como el caso de los textiles, cuyos insumos y hasta maquinarias se compraban en el exterior. Sin embargo, el aumento de población, las distancias a recorrer por estos productos importados fueron incentivos que observaron algunos inmigrantes para desarrollar una incipiente industria textil destinada primeramente al consumo interno, pero desafiadas con el tiempo por los conflictos mundiales a convertirse en exportadores de las mismas. Para 1882 las importaciones superarían a las exportaciones. Es entendible eso ya que en el país ni siquiera se producían hierros y aceros para la construcción, la industria química era inexistente y aún no se empleaba ni el petróleo ni sus derivados. Esta brecha tendía a incrementarse con los años y fue compensándose con el ingreso de capitales (principalmente de Inglaterra y otros países europeos) destinados a invertir y financiar estos gastos públicos

nacionales y provinciales.

El Censo Provincial de 1881 muestra a la ciudad de San Nicolás como un faro de luz en la región norte bonaerense. La población que en 1869 era de 9.491 habitantes, ahora era de 15.165. Había aumentado un 59,78% en doce años lo que demuestra el interés de vastos sectores por poblar y radicarse en el Partido. La población extranjera se había duplicado y la colectividades más numerosas eran en primer término la italiana, seguida por la española y francesa. De 15.165 habitantes, 10,676 vivían en la ciudad y 4.489 en la zona rural. Este estudio estadístico revela a San Nicolás además como un partido comercial e industrial y se destaca que en la pampa de Buenos Aires solamente dos ciudades por entonces pasaban los 8.000 habitantes, siendo ambas San Nicolás y Chivilcoy. Por supuesto que en este censo no figuran La Plata (que se constituía por entonces), Bahía Blanca, Campana, San José de Flores y Belgrano. De toda la Provincia, solamente 19 ciudades y pueblos constaban con un puerto. Sobre el Paraná estaba San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana, Las Conchas y San Fernando. A juzgar por el capital económico de entonces, entre los pueblos y ciudades del interior, el liderazgo de San Nicolás era indiscutible ya que encabezaba la estadística presentando un capital de 100 millones de pesos moneda nacional o 4 millones de pesos oro, seguido por Ensenada con 60 millones de peso moneda nacional o 2.427.000 pesos oro. Los principales centros comerciales en el interior de la Provincia, luego de San Nicolás eran Azul, Mercedes, Dolores, Chivilcoy, Lobos, Chascomús, Pergamino, Tandil, Las Flores, Ayacucho y Bragado. El capital comercial de San Nicolás era de 69 millones de pesos seguido por la localidad de Azul con 63 millones. Todo esto sufrirá profundas modificaciones con la puesta en marcha de los amplios puertos, naturales o artificiales. El informe es lapidario cuando afirma que *"San Nicolás puede ser también un gran centro comercial desde que aprovechándose su magnífico puerto se ligue con el interior de la provincia hasta Bahía Blanca haciéndole el desembarcadero de los productos que consumimos de los ríos y de las regiones tropicales" "La Provincia de Buenos Aires primer consumidor del quebracho del Chaco, del ñandubay y cales de Entre Ríos, del carbón o algarrobo de Santa Fe, de la yerba, del tabaco, la caña, la naranja, etc del Paraguay, puede proveerse de tales artículos por San Nicolás con ventaja de un 45 a 20% sobre lo que paga actualmente comprándolos en la boca del riachuelo"*. Por otro lado, el censo provincial observa la importancia que tendría la llegada del ferrocarril a la zona de San Nicolás, ya que se podría unir la misma con Bahía Blanca atravesando todo el territorio provincial, uniendo un puerto fluvial con uno marítimo. Muestra que del vasto litoral de la provincia de Buenos Aires, hay tres puertos que deben notarse por diversas características: San Nicolás por su frente al Paraná, Bahía Blanca con el Atlántico y Ensenada en el Plata.

Los elogios continúan en este censo provincial hacia el Puerto de San Nicolás (específicamente refiriéndose al puerto de Cabotaje o primer puerto de la ciudad) manifestando que es de fácil acceso para buques de ultramar de hasta 18 pies pudiendo llegar hasta los 21 si se realizan tareas en el canal de Martín García.. Manifiesta que presenta fondeaderos seguros e inmejorables para buques *"de alto borde"* y en una amplitud no menor de 4 km cuadrados. También dice que *"toda la tierra del frente de la ciudad (refiriéndose a la isla) desde el ángulo saliente N-Ebdel Alto Verde hasta la entrada de Ramallo, puede decirse que es un muelle natural en condiciones favorables para fondear, para atraer a la costa y hacer embarco o desembarco de mercaderías. Enseguida San Nicolás tiene para todo el cabotaje de los ríos, un puerto que entra tierra adentro y que no tiene parecido, que sepamos, en ningún pueblo de todo el litoral argentino; es el de Arroyo de Ramallo, que se extiende hasta 2 leguas al interior de su desembocadura, o sea hasta el punto llamado del molino. Hay extensiones de agua, de fondo y de riberas suficientes para abrigar cuatro veces más embarcaciones que las que puede contener el Riacho de la Boca, desde su entrada hasta el Puerto de Barracas" El informe que acompaña al censo de 1881 es categórico cuando afirma: "Sobre el gran ángulo, pues, que forma el Paraná y Ramallo, es que debe un día apoyarse el futuro desenvolvimiento de San Nicolás, para ver una gran ciudad. A poco que se observa el mapa de la República, se comprende que San Nicolás con estas*

*ventajas naturales, puede y debe ser eje del movimiento interior de los ríos, en cuanto se refiere a traer para los consumos de la Provincia de Buenos Aires los productos de una parte de la América Meridional.".*

Para 1881 entonces, como puertos habilitados sobre el Paraná, estaba San Nicolás, San Pedro, Baradero, Zarate, Campana, Tigre y San Fernando.

Lógicamente este censo, además de brindar la estadística suficiente para evaluar y llegar a la conclusión del liderazgo que poseía San Nicolás y su puerto en el ámbito bonaerense, es expresión de un conjunto de deseos, algunos de los cuales se cumplirían y otros quedarían solamente en tal condición.

La inserción de Argentina en el mundo, le demandaría al Puerto de San Nicolás un papel mayor que el de un simple tráfico fluvial con el interior, sino el de poder convertirse en puerta de salida de las numerosas cosechas y ocasionar un crecimiento exponencial en toda el área de su influencia. No solamente la ciudad cambiará para siempre, sino también todo su entorno.

El extendido ferroviario tuvo profundas consecuencias en el ámbito mercantil, aumentando notoriamente el tráfico de mercaderías de las zonas de producción para la exportación y el consumo urbano de las grandes e incipientes ciudades. El Estado Nacional promovía este fenómeno no obstante, las garantías afectaban el gasto fiscal y las tarifas que imponía el riel, incidían en los costos del comercio. Esta creciente actividad, hizo que a medida que pasara el tiempo, algunos contratos eran analizados nuevamente de manera de obtener mejores condiciones o en otros casos anular el pago de garantías. Pero el ferrocarril ejercía la extraña magia del nuevo transporte hacia una modernidad soñada. Los inversores del exterior seguían de cerca los beneficios que obtenían en las operaciones de las líneas mejor situadas, y que en forma de abanico confluían en mayor parte hacia el Puerto de Buenos Aires. Eso era un incentivo para promover nuevos esfuerzos y crear otros ramales.

Este medio de transporte fue una herramienta para el control militar y político de nuevas áreas que se incorporaban a la producción capitalista agro exportadora. A su paso, el ferrocarril valorizaba las tierras en ambos lados del riel, desarrollaba un incipiente comercio exterior, promovía el consumo y generaba movilidad en la fuerza de trabajo.

Su llegada al interior recompensaba el apoyo estatal hacia la gestión de Roca, primero y a los siguientes después. Se desarrollaban obras de infraestructura necesarias como puentes y túneles. Las mismas financiadas con capital inglés principalmente, dejaban en manos de los inversores locales, las actividades de producción directa. El mismo capital extranjero apoyaba el sistema de comercialización, y financiamiento del Estado, algo que no alcanzaban a desarrollar los inversores locales. Se produce una rápida expansión de la región del litoral, la colonización agrícola de vastas zonas de Santa Fe, el aumento de la producción lanera en Buenos Aires y el apoyo al surgimiento del frigorífico y una agricultura de exportación.

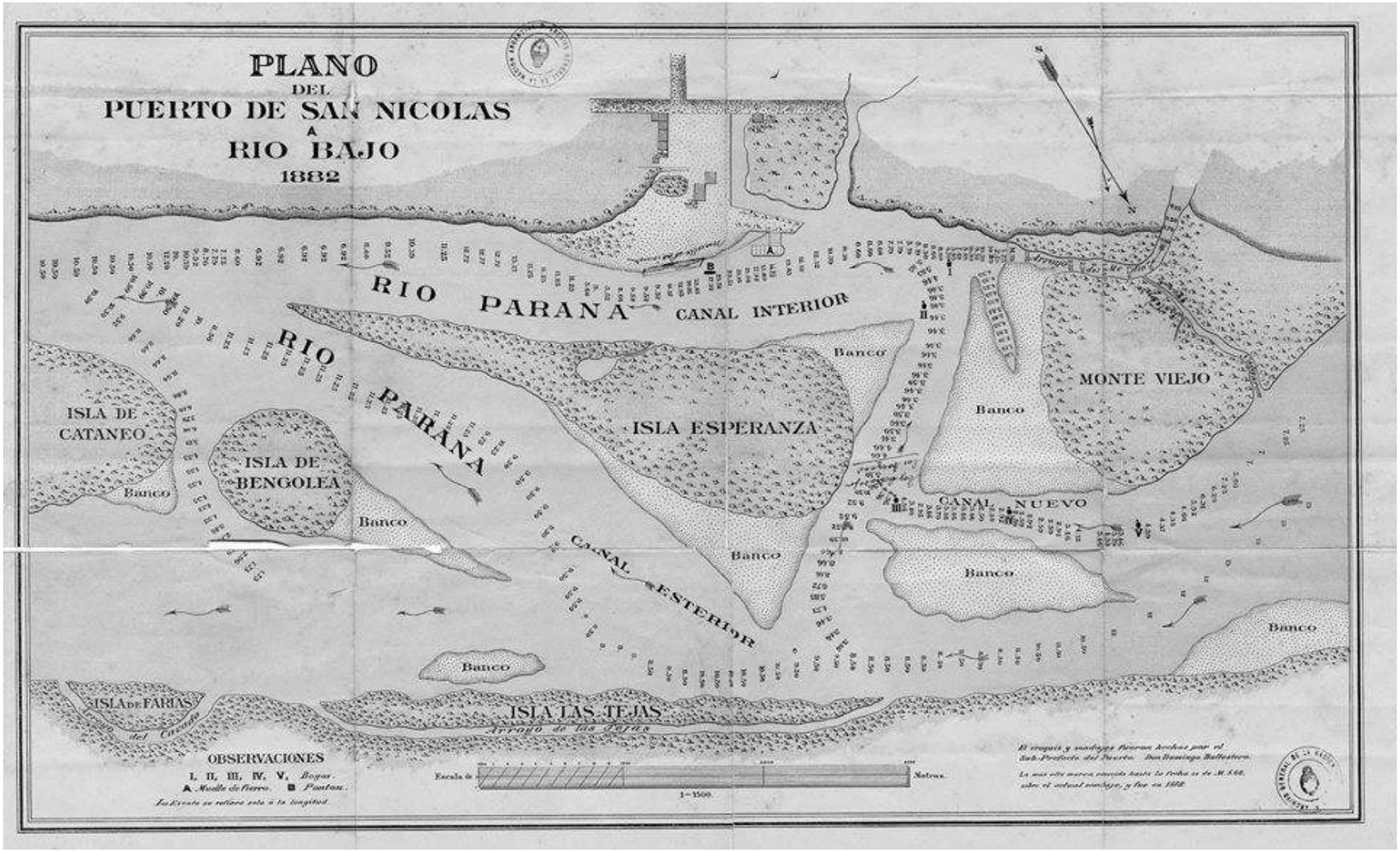



*Imagen Nº 2- Plano del antiguo Puerto de San Nicolás o "Cabotaje". Foto gentileza de Miguel Ángel Podestá*
*Puede observarse en la parte superior un punto A (como espiga) que es un muelle de hierro y en la izquierda el punto B (que es un pontón)*

Ya no estaban distantes los mercados del interior y Buenos Aires y la tierra comenzó a tener cada vez mayor valor.

| **VALOR DE LA TIERRA en 1888 y 1891** (pesos por hectárea)[28] | | |
|---|---|---|
| **PROVINCIA** | **1888** | **1911** |
| Buenos Aires | 19,35 | 44,70 |
| Santa Fe | 4,94 | 21,70 |
| Córdoba | 4,19 | 18,20 |
| Entre Ríos | 12,90 | 22,65 |
| La Pampa | 1,79 | 9,65 |

*Tabla N° 1*

Esta dinámica comercial hizo surgir los intermediarios cerealistas y como se ha dicho los frigoríficos, del cual San Nicolás exhibiría con orgullo el título de tener un establecimiento saladeril, convertido en frigorífico y ser el primero de Latinoamérica del cual se enviará un cargamento de carne ovina congelada a Europa (1883) Cabe destacar que el establecimiento propiedad de Eugenio Terrassón, tenía un muelle propio o embarcadero y en 1879 había instalado en ésta propiedad un ferrocarril que unía el establecimiento con su muelle. Había adquirido el material rodante en Francia incluyendo dos locomotoras marca Cail.[29] Cuando se vendieron las instalaciones y se cerraron posteriormente, al otorgarse la concesión a la Sociedad Puerto sobre toda la costa del Paraná desde la sección de embarques o puerto de ultramar hasta la desembocadura del Arroyo Ramallo, este muelle o instalaciones portuarias privadas quedaron bajo su jurisdicción.

En la vecina localidad de Rosario el puerto estaba administrado por capitales franceses, que manejaban también la comercialización de cereales, mientras que el capital inglés se ocupaba de los ferrocarriles cuyos ramales conducían al puerto y también el sistema bancario.

En relación a estas instalaciones que ya hemos mencionado en esta obra cabe señalar que su creación, expansión y modernización no surgió como consecuencia de un origen y planificación consciente y formal de un sistema portuario específicamente preparado para comercializar y expandir las producciones locales, sino que en su diario trajinar, al igual que el resto de las ciudades portuarias excepto Buenos Aires, luchaban por obtener los recursos adecuados o permisos pertinentes para su existencia. En esto se asemeja al Puerto de San Nicolás, siempre necesitado de fondos para su expansión o dragado y en ambos casos, la dirigencia política de estas ciudades, tuvieron que exhibir sus influencias para obtener resultados positivos.

Se dejaba para los capitales privados internacionales los puertos lucrativos y en el resto era el Estado quien impulsaba su construcción y administración y esta situación se planteaba en una misma provincia o región. De esa manera, sin formar parte de un entramado en el contexto de un plan nacional, se convirtieron en puertos que luchaban por sobrevivir, buscando inversiones y esperando el lucro deseado. Alrededor de ellas se conformaron las zonas o aéreas de influencia.

[28] ROFMAN Alejandro B. y ROMERO Luís A. **SISTEMA SOCIOECONÓMICO Y ESTRUCTURA REGIONAL EN LA ARGENTINA**, Ministerio de Cultura y Educación de la Nación, Bs. As. 1998. Pág. 133

[29] Aportes del vecino Ruddy Gigli al autor.

*Imagen Nº 3- Muelle de Hierro del Antiguo Puerto de Cabotaje.*
*Foto gentileza de Miguel Ángel Podestá y San Nicolás Antiguo*

En las mismas estaban los comisionistas, acopiadores, cooperativas, empresas exportadores, molinos, etc. En torno al Puerto de Rosario estaba todo el espectro asociado a la comercialización de cereales y oleaginosas, y más tarde fábricas de aceite, harinas y subproductos. Sin embargo, el Puerto de Buenos Aires se destacaba del resto por su gran calado lo que hacía que se convirtiese en el centro principal de carga y descarga para exportación. El Puerto de Rosario, como el de San Nicolás, poco podían hacer al respecto salvo luchar por sobrevivir ante la ausencia de un Estado que les brinde otras facilidades.

En relación a la dirigencia vinculada al negocio portuario, Rosario exhibe la misma integrada por inmigrantes provenientes particularmente de Génova (Italia), Catalana (España) y Barcelona, los que se dedicaron con suma eficacia a la administración y realización de actividades comerciales portuarias que conocían por tradición ancestral, principalmente acopios de cereales, casas de consignaciones, agencias marítimas, etc. La dirigencia política rosarina experimentada como se dijo anteriormente, allegada principalmente al Presidente Roca, son los que obtienen en 1888 la concesión para construir y explotar el Puerto constituyéndose en la Sociedad Anónima del Puerto de Rosario, pero la crisis de 1890, tiró por tierra ese objetivo.

También se tienen en cuenta los vínculos familiares y de amistades en la red de influencias necesarias para llevar a buen término estas acciones. Para 1898 algunos de los referentes que firman el contrato de construcción pertenecen a la Sociedad Rural de Rosario y a la Asociación Pro Canalización del Río Paraná. Antes hubo inversores privados como Ignacio Comas el que construyó un muelle e invirtió en instalaciones portuarias entre 1859 y 1889- También se involucraron miembros de la Bolsa de Comercio de Rosario.

Se considera que *"la burguesía vinculada a la actividad portuaria ésta no fue exigua, frágil, ni exclusivamente elitista sino más bien intermediaria, sucursalista, urbana y ascendente porque debido a la*

*humilde procedencia de la mayoría de sus miembros fue empujada hacia arriba por el enriquecimiento comercial. Los negociantes del puerto: consignatarios, navieros, almaceneros, aseguradores, y corredores, entre otros, no formaron hasta mediados del siglo XX un núcleo social cerrado como sucedía en otras ciudades dedicadas al tráfico marítimo"*

> *"La dirigencia rosarina de fines de siglo XIX y los primeros años del siglo XX, aparentaba no abrigar otro pensamiento para su puerto que el de una prosperidad irreversible en función a la creciente demanda internacional de materias primas, y centró su prédica en solicitar a los poderes públicos, las condiciones viales y tarifarias más convenientes a esa finalidad. Los capitales franceses tomaron el control de la explotación del puerto de Rosario y ella que había tenido en el libre comercio la posibilidad de no sucumbir ante el monopolio interior de Buenos Aires, quedó expuesta a los avatares de la economía internacional. Fue precisamente para superar las trabas impuestas desde allí que la elite dirigente local optó por apoyar la concesión por cuarenta años a la firma Hersent et Fils y Schneider y Cía, confiando en el dictamen del jurado constituido para determinar la mejor oferta, y en las promesas del presidente Julio A. Roca y su ministro, el mendocino, Francisco Civit, de que el proceso de concesión no se estancaría, aunque esto significase ceder a las demandas de Hersent. Uno de los jurados, el célebre ingeniero Luis Luiggi, que había proyectado y dirigido los principales trabajos del puerto de Génova, del de Liorna y llegó a la Argentina para la construcción del puerto militar de Bahía Blanca, admitió que George Hersent los había acompañado en la visita preliminar a Rosario y manifestado su voluntad de adecuar su propuesta a los requerimientos que ellos creyeran necesario efectuar. De los siete votos del jurado cuatro se manifestaron a favor y tres en contra, entre ellos el propio Luiggi, desempatando entre los técnicos el único que no lo era y que representaba a la Asociación Pro Puerto de Rosario, el presidente del Jockey Club, la Sociedad Rural y la sucursal del Banco Nación de Rosario, íntimo confidente de Julio A. Roca, junto al titular de la aduana local, Pompeyo Pizarro, según se desprende del relevamiento de la correspondencia personal de ambos con "el Zorro", existente en el Archivo General de la Nación.29 La propuesta ganadora combinaba la capacidad técnica de la empresa Hersent,30 (su fundador, Hildever, era por entonces presidente de la Sociedad de Ingenieros Civiles de Francia y por contribuir al renombre de la tecnología y el genio francés en el exterior había recibido en 1900 la Legión de Honor)31 y la solvencia financiera de Schneider et Cie, propietaria de la fábrica metalúrgica del Creusot, (una alianza que ya les había posibilitado realizar otras obras) un símbolo para la industria pesada francesa y la política exterior de aquella nación, porque de ella salía el armamento necesario para extender su poderío. A su vez, tanto Hersent como Schneider contaban en sus respectivos directorios como principal inversor al grupo Fives Lille, (nacido en 1865 y que en la actualidad conforma Fives Cail),32 que en 1888 había creado la Compagnie Francaise des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe, constituido con fondos colocados en el mercado financiero de París,33 y que contribuyó a la transformación económica*

*santafesina. Muy pocos advirtieron que las cláusulas del contrato de concesión del puerto de Rosario completaron el último eslabón de un monopolio empresarial francés que tomó por área de influencia exclusiva la provincia de Santa Fe: ya disponía del control de los accesos y la explotación del puerto de Colastiné (cercano a la Capital) y a partir de 1902 al principal puerto de exportación de cereales del interior del país. A muy poco de inaugurarse se repitió la misma relación conflictiva en materia de contralor de obras y aplicación de tarifas sostenida entre el Estado provincial con la Compañía Fives Lille de ferrocarriles (en el contexto del estallido de la crisis de 1890 y la iliquidez existente en el mercado), pero esta vez el Estado Nacional con la Sociedad Puerto de Rosario (ya ahora en el marco de las políticas de austeridad por la superación de dicha crisis). George Hersent presidió su consejo de administración -Hildevert murió en 1904- delegando la administración en Alexandre Barbet. Por otra parte, el intercambio comercial entre Francia y la Argentina aumentaba año a año y no deja de ser sugestivo la coincidencia de que la entrega de la construcción y explotación del puerto de Rosario se produjo en el marco de la firma de un tratado por el cual se declararon abiertos los puertos de Argentina y Francia a los ganados de ambos países, por estar ambos libres de fiebre aftosa… El conocimiento tecnológico de la firma constructora de los ingenieros Hersent y el capital derivado de la industria pesada francesa -en expansión y abierta competencia con la de Inglaterra, Estados Unidos y Alemania- fueron factores que incidieron en la construcción del puerto de Rosario, inaugurado en 1905. Sin la competencia colonialista de las grandes potencias (entre británicos y franceses) por los mercados de ultramar difícilmente se habría podido construir un puerto moderno alternativo a Buenos Aires. Los accionistas de la Sociedad Puerto de Rosario, que Hersent logró tuviera su domicilio legal en París, recuperaron rápidamente la inversión inicial obteniendo una ganancia sin parangón en emprendimientos de este tipo, beneficiándose de la economía agroexportadora y de procedimientos irregulares que al amparo de la Casa Rosada terminaron beneficiando a la empresa. Me refiero al contrato paralelo del 15 de octubre de 1902 y que modificó el primitivo firmado una semana antes, permitiendo a la empresa, entre otras arbitrariedades, percibir directamente el producido total de las entradas del puerto sin el control, intervención ni conocimiento del Poder Ejecutivo, y elevar el monto de la obra presupuestado en 11.600.000 pesos oro en 11 millones más. En 1906, el diputado nacional por Santa Fe, Celestino Pera, interpeló al ministro de Obras Públicas nacional Miguel Tedin, y logró que la bancada santafesina pidiera, infructuosamente, la rescisión del contrato, actitud apoyada por la Bolsa de Comercio de Rosario y otras instituciones. Parte del comercio exportador prefirió operar, disconforme con las tarifas fijadas por la administración francesa, por puertos privados situados aguas arriba y abajo de la zona de explotación exclusiva entregada a la Sociedad del Puerto de Rosario, que quedó dueña de la ribera del río, en el centro urbano de la ciudad"* [30]

[30] DE MARCO Miguel (h) **CIUDAD PUERTO. Universidad y Desarrollo Regional. Rosario 1919-1968**. Documento digitalizado. Archivo del autor.

Entre 1885 y 1890 las inversiones extranjeras alcanzaban a 710 millones de pesos oro (140.000.000 de libras) distribuidos de la siguiente forma (porcentajes)[31]

| | |
|---|---|
| Préstamos Públicos * | 35% |
| Ferrocarriles | 22% |
| Cédulas Hipotecarias | 24% |

*Tabla Nº 2 *Utilizados para pago de servicios de la deuda externa anterior*

Surgieron nuevas estaciones del ferrocarril (que podían ser para abastecerse de agua, carbón o embarque de cereal o ganado) que con el tiempo dieron lugar al surgimiento de diversos poblados dedicados a la función agrícola primordialmente. La ciudad de Buenos Aires mejoró sus instalaciones portuarias y se consolidó como centro exportador e importador, desplazando a los puertos de Rosario y demás. El 3 de Julio de 1881, el "Diario El Progreso" de San Nicolás se hacía eco de denuncias sobre el estado del puerto.

> *"Algunos comerciantes se nos han quejado del mal estado en que se encuentra el muelle de pasajeros, y nos han pedido digamos al señor Inspector Municipal Basaldúa, que haga depositar carradas de tierra, para que los carros puedan transitar sin los peligros a que los exponen los muchos pozos que se han formado"*

En 1882 se elaboró un resumen estadístico del movimiento portuario que es elocuente en su contenido y del cual se hicieron eco diversos historiadores locales:

| Resumen Estadístico de 1882 | | |
|---|---|---|
| | Entran | Salen |
| Buques de Cabotaje | 1.114 | 1.210 |
| Vapores de Cabotaje | 1.271 | 1.271 |
| Pasajeros (inclusive de ultramar) | 5.416 | 4.763 |
| Bultos de Correspondencia | 2.135 | 1.425 |

*Tabla Nº 3*

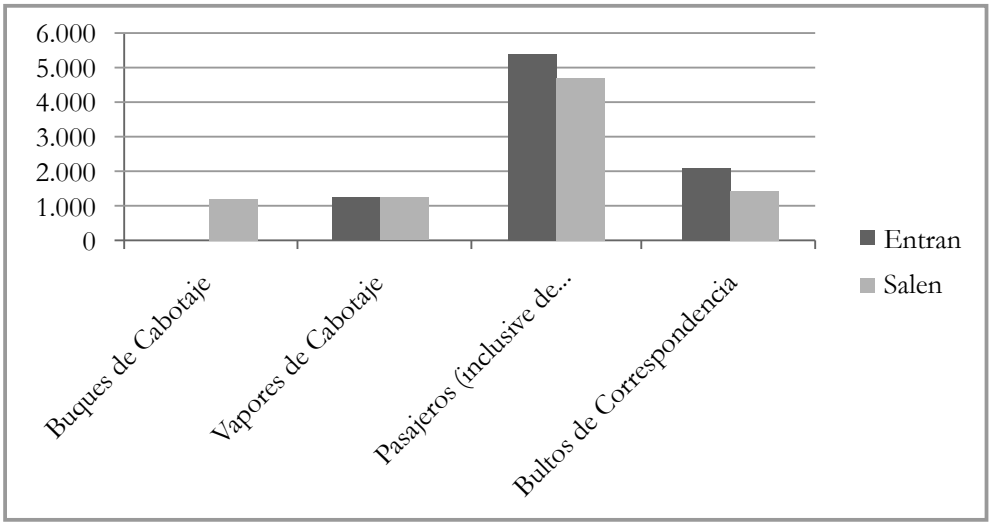



*Gráfico Nº 1*

[31] Cfr Rofman y Romero op. cit.

Se habían incrementado las agencias marítimas que se dedicaban a las actividades ligadas al puerto de cabotaje, las cuales pueden mencionarse:[32]

Agencia de Vapores y de comisiones de Indalesio E. Funes (luego Funes y Gómez).

Agencia Marítima y de comisiones de Federico Gard, calle Del Puerto (luego León Guruciaga), esquina Guardia Nacional.

Navegación a vapor del río Paraná. Empresa D. Bruce, agente Mariano Ruíz Huidobro.

Navegación y mensajería fluviales a vapor. Agente Juan A. Figueredo, Guardia Nacional esquina Puerto.

Agencia marítima y de comisiones de Carlos Aliverti. Guardia Nacional 64.

Agencia de vapores y comisiones de Pablo Viale. Calle Puerto (luego León Guruciaga) esquina Guardia Nacional.

Agencia de Vapores de Servando E. Gómez. En el puerto, posteriormente en Guardia Nacional 117 o en Constitución 9 (Se refiere a la actual calle Sarmiento).

Compañía francesa de navegación a vapor. Hacía el servicio hacia Europa: El Havre, Burdeos, Amberes y el Plata. Desde Buenos Aires a San Pedro, con escalas en San Nicolás y Rosario. P. Christopher en Pablo Viale. Calle Guardia Nacional, esquina Puerto.

Agencia marítima de Fernández y Borda, luego de Tuñer y Borda. Calle Comercio 44 (actual calle Mitre), ulteriormente en Comercio (Mitre) Nº 34.

"La Veloce", mensajería fluviales a vapor. Su agente estaba ubicado en calle Puerto (León Guruciaga), esquina Guardia Nacional.

"La Platense", vapores compañía francesa de navegación a vapor. Agente P. Chrisopher en calle Comercio (Mitre) Nº 34.

Compañía de navegación a vapor "Río de la Plata". Agente Juan A. Figueredo. Calle del Puerto (León Guruciaga) Nº 5, con posterioridad en la casa nueva del señor Neto en el bajo.

Empresa de navegación de Nicolás Mihanovich. Agente Servando Gómez y Cía. Calle Guardia Nacional 117 o Constitución (se refiere a la actual calle Sarmiento) 9.

"Charquis Beunis", compañía francesa de navegación a vapor Agente P. Christopher en calle Belgrano 25.

Se incluye también a la sociedad Morteo Hnos. propietarios del Pontón (El pontón es un tipo de embarcación o casco, hecho de acero, de materiales plásticos o de madera, generalmente en forma de paralelepípedo, y usado como plataforma flotante en usos diferentes: para transportar mercancías y personas, o grúas flotantes, sostener puentes, o como transbordadores, balsas etc) que utilizaban los pasajeros en transe de embarcar y en el cual estaba emplazado el buzón para la recepción de la correspondencia con destino a Buenos Aires y puertos intermedios o a cualquier otro punto del país.

[32] CECCHI Edgardo Bib. op. Cit.

**HABITANTES**

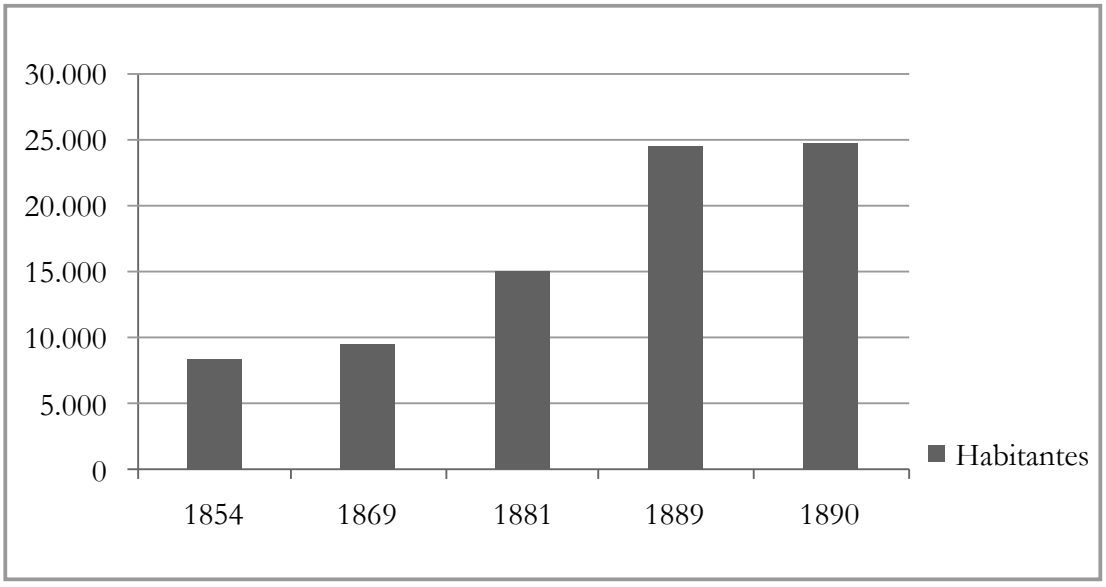



*Gráfico Nº 2*

| Año | Habitantes |
|---|---|
| 1854 | 8.450 |
| 1869 | 9.491 |
| 1881 | 15.165 |
| 1889 | 24.446 |
| 1890 | 24.631 |

*Tabla Nº 4*

Puede saberse que para 1881 Ramallo tenía una población de 3.793 habitantes y sus haciendas se descomponían en 300.000 lanares, 12.000 vacunos y 5.000 yeguarizos. Como toda localidad con costa al Paraná, esperaba con ansias el paso del ferrocarril. Su muelle ubicado en Las Hermanas no era de mucha importancia ni poseía una actividad que fuera tan transformadora social y económicamente como el de San Nicolás. Ramallo aún se comunicaba con el resto de las localidades con diversos carruajes por los rudimentarios y viejos caminos que la unían con el país. Su producción lanar y de cueros se conducía al puerto de San Nicolás salvo pocas, que el estanciero Martínez de Hoz colocaban en lanchas por el muelle de Las Hermanas, considerándose esta acción lenta y costosa por la carencia de elementos de embarque apropiados. Sin embargo, la localidad poseía un amplio frente al Paraná y ello hizo pensar a muchos empresarios sobre la posibilidad de instalar un muelle o puerto frente al pueblo, destinándole principalmente a la carga y descarga de mercaderías.

Fue el nicoleño Santiago Zamboni que desarrollaba actividades industriales en su ciudad, quien acercó una propuesta a la Municipalidad de Ramallo para la construcción de un puerto, con sus planos respectivos. A cambio solicitaba como pago 8 leguas de campo en el Chaco. Las autoridades municipales desecharon esa propuesta considerándolas de difícil realización. Las autoridades de Ramallo habían realizado gestiones ante los poderes Nacionales para obtener esta posibilidad de contar con un puerto propio pero por diversos motivos no tuvieron éxito entonces.

Para 1883, la empresa existente que prestaba el servicio de tranvías tirados a caballos, fue comprada en remate público en la ciudad de Buenos Aires por la sociedad de Eugenio Terrassón y Servando E. Gómez. Cabe mencionar que el primero de ellos, se establece en San Nicolás en 1860, adquiere grandes propiedades sobre la Provincia de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. Fue propietario además de campos en la zona de Conesa, Canals y Pavón, propietario del Frigorífico "La Elisa", de la destilería de ginebra y fábrica de licores y como ya se dijo era socio de Servando E. Gómez en una sociedad de navegación. Además estableció un molino, colaboró con la fundación del antiguo Lazareto o llamado más tarde Hospital de Infecciosos o contagiosos, ubicado sobre calle Rivadavia al fondo donando además una propiedad para que se instale el Hogar San José.

En cuanto al frigorífico habría comenzado a construirse en 1882 y finalizó en 1883 ocupando un amplio espacio frente a las costas del Paraná, dónde muchos años más tarde se estableció la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA). Las oficinas comerciales del mismo estaban sobre la actual calle Sarmiento Nº 92. Este frigorífico tenía su propio embarcadero. Para 1889 estas instalaciones son tasadas en la suma de un millón de pesos. El 15 de Mayo de ese mismo año se venden a un precio de $700.000 a capitales ingleses representados por el Sr. Nelson Sons de Londres. Un mes más tarde, el 13 de Junio en el Vapor inglés "Sumbeau" son embarcados 50.000 capones congelados (carne ovina) en este mismo buque.

Hay que destacar que por entonces los sectores mercantiles más importantes de la ciudad, comenzaban a vislumbrar un eje de desarrollo que estaría conformado por el Puerto, servicio de tranvías y ferrocarril tanto para el traslado de mercaderías o personas. Servando E. Gómez era por entonces propietario de una agencia marítima ubicada en la zona del puerto de cabotaje y percibía lo que se aventuraba. Esta nueva empresa había iniciado sus servicios el 1 de Abril del año siguiente y habría contado con un material rodante compuesto por seis coches de pasajeros y la misma cantidad de vagones de carga. Con el tiempo, el empedrado de las calles de la ciudad fue el factor fundamental que permitió la expansión del tranvía hacia diversos sectores de importancia.

Por aquellos años, como ya se ha manifestado, muchos sectores mercantiles comenzaron a idear y planificar un sistema de coordinación de medios y transportes que utilizando y adecuando las condiciones ribereñas de muchas localidades, podían convertirlas en polos de desarrollo y generación de riqueza. A la clásica e histórica competencia que significaba para el Puerto de San Nicolás, el Puerto de Rosario, se sumaba el ramal ferroviario que iba extendiéndose desde Buenos Aires el cual colocaba y ponía en valor a nuevas localidades que estaban en la costa del Paraná. Tal es el caso de Zárate.

> *El mayor impulso del crecimiento de Zárate se produce a partir de la década de 1880 cuando se ve involucrada en el denominado "Proyecto de la generación del '80" como ciudad puerto del litoral, desarrollándose en nuestro territorio industrias de elaboración primaria que se vieron apuntaladas por la llegada del ferrocarril. En 1880 la población ascendía a 2000 habitantes en la parte urbana y en 1881 el Censo Provincial, realizado durante la administración del Dr. Dardo Rocha, atribuía a Zárate 21 ¼ de leguas cuadradas formando la parte central del pueblo unas 70 hectáreas, cerca de 5.376 las quintas, chacras, calles y plazas y unas 51.854 eran las destinadas al pastoreo. Las comunicaciones del Partido, además de la fluvial, eran por ese entonces cinco caminos rurales que vinculaban a Zárate con los pueblos de Baradero, San Antonio de Areco, San Andrés de Giles, Exaltación de la Cruz y Campana. En esa década dos líneas férreas llegaron a Zárate e integraron al Partido al sistema productivo nacional: el "Ferrocarril Buenos Aires al Rosario" que se inauguró en 1885 y el "Ferrocarril Central de*

*Buenos Aires" que llegó en 1888 pero que logró su paso más significativo en 1908 con la inauguración de servicio de ferry-boat, que posibilitó el enlace con la provincia de Entre Ríos, el resto de la Mesopotamia y países limítrofes.*[33]

Y específicamente sobre el tramo Buenos Aires – Rosario del Ferrocarril que se expande, se sostiene que:

*El "Ferrocarril Buenos Aires al Rosario"*
*Por ley del 10 de septiembre de 1870, se autorizó al Poder Ejecutivo a conceder a Guillermo Matti y Cía. el permiso necesario para construir y explotar un ferrocarril que partiendo del puerto de Campana debía unirse con el F.C.O en la estación de Moreno. En los términos del contrato se establecía que el concesionario no podría oponerse a la posterior construcción de ramales hasta Zárate. El 19 de agosto de 1871 se promulgó una nueva ley que autorizó al Poder Ejecutivo a modificar parcialmente el contrato de referencia. El Sr. Guillermo Matti, titular de la firma naviera que tenía embarcaciones afectadas al tráfico entre Buenos Aires y el litoral, era poseedor de una apreciable fortuna y dotado de una amplia capacidad de trabajo. Como autor del proyecto y concesionario del "Ferrocarril de Campana a Buenos Aires" tuvo una influencia preponderante en la fundación del vecino pueblo. Hacia fines de 1873 se constituye en Londres la empresa denominada "Buenos Aires and Campana Railway Limited", encargada de construir el ferrocarril y a la que el Sr. Matti transfirió sus derechos y acciones y las tierras necesarias. Las obras se iniciaron en 1874 siendo el alma de esta empresa el mismo Matti y también Domingo Faustino Sarmiento, interesado en la línea directa desde Buenos Aires a Rosario. En abril de 1876 fue inaugurado el servicio público entre la Capital y Campana, conociéndose entonces por "Ferrocarril a Campana". La llegada del ferrocarril hasta la cercana localidad produjo gran satisfacción en la comunidad zarateña y numerosos vecinos concurrieron para presenciar el acontecimiento. Muchos pensaron que la línea férrea llegaría a Zárate el año siguiente. Sin embargo, las cosas no ocurrieron de este modo pese a que se habían realizado estudios, observaciones y seleccionado el lugar adecuado para levantar la estación, unas seis manzanas que públicamente ofreció el caracterizado vecino Constancio Silvano. Las autoridades y vecinos caracterizados de Zárate realizaron en varias oportunidades gestiones para que la línea ferroviaria se extendiera hasta este pueblo, pero debieron transcurrir varios años para que ello se formalizara. En junio de 1881 se dirigieron al Ministro del Interior en los siguientes términos: ... "Los ciudadanos y extranjeros que suscriben, vecinos de este pueblo, costa del Río Paraná, tiene el honor de ocurrir a V.E. invocando el derecho de petición declarado y garantizado en la Carta Fundamental, para solicitar del Gobierno de V. E. la prolongación del Ferrocarril de Campana hasta Zárate. Hace siete años que se inauguró esta línea, y desde esa época nos encontramos completamente privados de*

[33] BACCINO Silvina Irene, 1° de enero de 1885. El ferrocarril llega a Zárate. Artículo publicado en http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate/

*este gran elemento de comunicación, haciéndose cada día más apremiante su continuación por las dificultades que se tocan para el comercio con el interior y el litoral del República"...Esta demanda colectiva logró cristalizarse años después, luego de cumplimentarse las diversas instancias administrativas y la ejecución efectiva de las obras necesarias. El 21 de octubre de 1882 fue otorgada la concesión para prolongar la línea hasta Zárate y el 30 de diciembre de 1884 el Gobierno Nacional autorizó la inauguración del tramo de vía desde Campana. Por ese entonces, el servicio ya se denominaba "Ferrocarril Buenos Aires al Rosario". En la concreción de este proyecto se interesó particularmente Sarmiento que, en esos años, se encontraba en Zárate.*

*La línea quedó librada al servicio público el 1° de enero de 1885. Ese día los vecinos de las zonas urbanas y rurales se concentraron en las inmediaciones del lugar donde finalizó el viaje que dejó inaugurado el servicio. Sobre este acontecimiento tan significativo para la vida de Zárate, un diario de Buenos Aires publicaba en su edición del día siguiente la presente crónica:*

*"Zárate, 2 de enero de 1885. Llegó, pues, el ferrocarril a Zárate, con poca ceremonia según parece efecto de las copiosas lluvias que impidieron a la Municipalidad hacer preparativos de fiestas, pues nos consta que el Gobernador de la Provincia ofreció fondos, para ayudar a que la inauguración se hiciese con esplendor…Hubieron fuegos, sin embargo, y dos globos que lanzaron, anduvieron tan felices, no obstante y causa de la luna llena que vino a la boca de las damas, grandes conocedoras de la astronomía, el globo de Julio Verne que va derechito a la luna." Si bien en principio la línea férrea proyectada preveía su ingreso en las proximidades de la calle Justa Lima de Atucha, en Villa Fox, y la estación se ubicaría en la calle Esmeralda seguramente en los terrenos que Silvano ofreció en 1872, finalmente el trazado fue modificado localizándose la estación en su emplazamiento de la Avenida Anta. La llegada del ferrocarril solucionó en gran parte el problema del transporte, acelerando el progreso y desarrollo económico de la región en su lógica expansión de riqueza. Un año después, el 1° de mayo de 1886, el "Ferrocarril Buenos Aires al Rosario" se prolongó hasta el pueblo de Baradero localizándose en el Partido de Zárate las estaciones "Las Palmas" y "Lima", fortaleciendo la actividad del frigorífico "Las Palmas Produce Company Limited" y generando la formación del pueblo de Lima alrededor de la estación en tierras que el Dr. Faustino Alsina compró, el 14 de Mayo de 1888, a Adam Altgelt.*

Puede observarse entonces, que el paso del mencionado ferrocarril en tramos cercanos a las distintas ciudades ubicadas sobre le costa del Paraná, coloca en el tablero a las mismas, que comienzan a desarrollar sus instalaciones portuarias y conjugarlas con todo tipo de transportes posibles en franca competencia entre ellas.

Podemos agregar que el Puerto de Zárate surge con particular fuerza a partir de la construcción de un nuevo muelle hacia 1880 cuando también se delínean las zonas adyacentes donde paulatinamente surgirían dependencias de Aduana, vicencosulado uruguayo y agencias de buques a vapor. Seguidamente vendrían algunas industrias que trabajaban manufacturas derivados del modelo agroexportador, un saladero, fábricas de papel (1884) y de alcoholes (1889). Vendrían también los despachantes de aduana,

agencias marítimas y barracas de cereales. Este incipiente desarrollo urbanizó también la zona de influencia. Para 1890 su población se estimaba en 4.900 habitantes.

En relación al desarrollo portuario de la vecina ciudad de San Pedro, se puede inferir que en su historia portuaria, hubo distintos lugares o emplazamientos que llevaron la atención de las autoridades municipales, para la concreción de este anhelo e integrarse a la vida productiva de la Argentina agroexportadora que estaba transformando a las ciudades ribereñas del Paraná. Según afirman los historiadores locales, San Pedro tuvo tres puertos localizados en distintos lugares. El de Oliveira Cézar en Vuelta de Obligado, "las Canaletas" sobre el riacho San Pedro y el actual construído por Eduardo Depietri. La elección del lugar en que definitivamente debía emplazarse un moderno muelle dio lugar a desencuentros y enfrentamientos. Antes de 1890 se empleaba para esta actividad una zona denominada "Las Canaletas". Todavía no se había establecido utilizar un puerto en la boca de la laguna, próxima al curso de agua que se comunicaba con el riacho de Baradero, con su respectivo final al río Paraná. Y ahí surgieron intereses contrapuestos que buscaban utilizar este lugar o el anterior de "las canaletas". Uno de ellos eran los de un empresario llamado Bruyn, que buscaba establecer un puerto en la laguna para centrar las actividades económicas provenientes de una destilería llamada "La Estrella" también de su propiedad. Se sostiene que el gobierno nacional y municipal, en forma contradictoria apoyaban ambas iniciativas. Se entiende esto desde la óptica de que era imperioso embarcar las cosechas de cereales de la zona antes de que las mismas emplean otros puertos o muelles. Para salvar este escollo o enfrentamientos se encomendó un estudio técnico de factibilidad de ambos emplazamientos y proyectos. El mismo determinó que el lugar más apropiado era el puerto que estaba ubicado frente a la destilería y que se mantendría hasta el día de hoy. Tiempo más tarde el Congreso de la Nación autorizó a los Sres Dossin y Cía para construir un puerto en el pueblo de San Pedro "ubicado en el recodo que forma el río Paraná frente al nacimiento del riacho de Baradero"[34]. Este proyecto quedó trunco por cuestiones que no se especifican pero seguramente serían por el condicionamiento económico de la crisis del 90' desatada en nuestro país. El tiempo transcurrió y finalmente Don Eduardo Depietri pudo hacer realidad este proyecto al que agregó como protagonista a los ferrocarriles, permitiendo la rapidez y eficacia del transporte de las producciones agropecuarias de la zona norte de la provincia y sur de Santa Fe. Fue sin dudas el paso del tiempo que logró integrar este nodo a la vida productiva y comercial de San Pedro y su hinterland o zona de influencia.

Volviendo al incesante progreso de San Nicolás, el 3 de Febrero de 1885, el gobierno nacional autoriza por decreto a Juan Coghan, director y representante del Ferrocarril a Campana, a construir un muelle comercial en la boca del Arroyo de Ramallo. Eso se materializa sobre la costa de San Nicolás, a partir de 1889 cuando se autoriza a construir el muelle de Puerto Nuevo (el actual, y precisamente años más tarde, por resolución del 16 de Abril de 1889 se concederá permiso además para prolongar este muelle a la empresa Ferrocarril proveniente del ramal de Buenos Aires).

En San Nicolás, se esperaba con ansias la llegada del ferrocarril. El pueblo veía en este, una forma rápida y más limpia para poder dirigirse hacia algunas localidades cuyos caminos polvorientos no estaban en estado. Los comerciantes de distintas barracas, tenían ansias de que el flete de carga le fuere favorable para sacar así sus productos. Otro sector esperaba poder acceder a través del mismo, a ciertas líneas de productos en forma más rápida. Y la población en sí, consideraba esto como un progreso que le permitiría mejorar su calidad de vida, al acceder a nuevos y mejores productos comerciales, formas más rápidas de transporte de mercaderías y personas y nuevas vías de comunicación alternativas.

Hay que destacar un hecho importante en la vida institucional política de la Provincia de Buenos Aires. Su primera Constitución había sido sancionada en 1854, y de acuerdo con la Ley Orgánica N° 35, se conformaron Comisiones Municipales en todo su ámbito geográfico. Para 1886 se promulgó la Ley

[34] Aporte del historiador de San Pedro Américo Piccagli.

Orgánica N° 1810, que robusteció a los Municipios e incrementó aumentó su soberanía administrativa. A partir de entonces, los denominados "Presidentes de las Municipalidades" o de las "Comisiones Municipales" pasaron a denomínarse Intendentes. El gobierno de la Provincia de Buenos Aires había dictado una ley (Ley 7055) el 7 de Agosto de 1867 que dispuso hacer llegar hasta nuestra ciudad, el servicio de telégrafo eléctrico del Ferrocarril del Oeste. Fue recién dos años después que la ciudad pudo disponer efectivamente de este invalorable servicio público aun antes de la llegada del ferrocarril. Esta habilitación telegráfica servía a la línea Buenos Aires, San Nicolás, Rosario. Pablo Albani fue su primer jefe. Un mes después se designaba un guardahilos y un mensajero, cargos que fueron ocupados por Emilio Sarz y Carlos López respectivamente. En el mes de Agosto de 1876 esta se fusionó con la oficina postal, designándose a Luís López como primer jefe.

La Municipalidad de San Nicolás continuó gestionando ante las Cámaras Legislativas para que sancionen el proyecto sobre la extensión de un ferrocarril que ligara los partidos del norte de esta provincia. No era algo sencillo de realizar por las extensiones de tierras que debían afectarse a este desarrollo, y eran muchos los estancieros que no querían vender las mismas al ferrocarril y se oponían a su expropiación. Uno de ellos fue Mariano Benítez que durante la gestión del Gobernador Maximo Paz se opuso a este proyecto a pesar de ser de igual partido político y amigo personal Paz. Tales habían sido las presiones a favor y en contra, que el 20 de Julio de 1879 el diario "El Progreso" publica una nota dando cuenta de una solicitud elaborada en la ciudad para ser presentada ante la legislatura con el objetivo de lograr que el ramal del ferrocarril Buenos Aires-Pergamino continúe hasta San Nicolás. A este pedido público se suma otro medio gráfico llamado "El Heraldo". De inmediato fueron elevadas estas actuaciones ante el gobierno provincial.
Recién el 2 de Noviembre de 1883 los integrantes del directorio del Ferrocarril del Oeste (hoy Ferrocarriles Argentinos) dispusieron darle el nombre de "General Conesa" a la estación intermedia ubicada en la línea San Nicolás-Pergamino, que se inauguraría poco después, el 3 de Febrero del año 1884. Conservó su nombre hasta 1908, en que por resolución de la empresa se la denominó simplemente "Conesa" que también es del pueblo. El ferrocarril estaba ingresando al Partido de San Nicolás y por fín el 3 de Febrero de 1884 queda inaugurada la línea del del F.C. del Oeste que une a Pergamino con San Nicolás, antes que llegara el otro ramal que se extendía desde Buenos Aires a Rosario. La estación de trenes se ubicó en la actual calle Alem (Buenos Aires) Nª 230 con frente hacia el río Paraná, haciendo con ello que se despertara el interés por las tierras vecinas que pudieran servir para la construcción de nuevas instalaciones portuarias.

Esto fue muy importante para la economía local puesto que brindaba una oportunidad única de revalorizar el Puerto de San Nicolás y modernizarlo para optimizar la salida de las cosechas del oeste boanerense por el Río Paraná. Para los primeros días de Abril de 1884, la línea del ramal Ferrocarril del Oeste, de San Nicolás a Estación Once, correspondía las siguientes estaciones intermedias, con paradas en Gral. Rojo, Gral. Conesa, Acevedo, Pergamino, Anchorena, Arrecifes, Capitán Sarmiento,Duggan, San Antonio de Areco, Azcuénaga, C. Keen, Luján y llegada a Once. Este servicio poseía coches de Primera y segunda clase costando el boleto la suma de $10,75 y $7,05 respectivamente.

San Nicolás se abría al tráfico comercial y humano de grandes porciones. Ya el 9 de Abril de 1884 el periódico "El Heraldo" publica en su edición de la fecha, los horarios de las distintas líneas de trenes del Ferrocarril del Oeste, en vigencia desde el día 1º del mismo mes. La línea a San Nicolás partía de la estación Once a las 06;45 hs llegando a nuestra ciudad a las 15:35 hs. empleando 9 horas para cubrir el trayecto de 304 km. Tenía paradas en los pueblos de Gral. Rojo y Conesa.

El 2 de Febrero de 1886 quedaba inaugurada la línea férrea que venía de Baradero hacia Rosario quedando así unida nuestra ciudad con la Capital Federal, y aquella ciudad santafesina. Esta red ferroviaria pertenecía entonces al Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, hasta 1900 en que pasó a ser propiedad del Ferrocarril Central Argentino (hoy Bartolomé Mitre) Dos años antes se había habilitado el ramal de San Nicolás a Pergamino. Otra nueva estación de trenes surgía en la zona oeste de aquél viejo San Nicolás, que permitía transporte de personas y mercaderías. Durante la Intendencia de don Juan Manuel Argerich (6 de

Julio de 1886) treinta y cuatro vecinos de la entonces calle Aguiar piden la prolongación de ésta desde la calle Progreso (actual calle Garibaldi) hasta la estación del Ferrocarril Oeste,

Para fines de Agosto de 1886, crecía la llegada de inmigrantes a la ciudad, muchos de los cuales decidían afincarse en la misma y echar raíces. La llegada de dos lineas del ferrocarril, el auge portuario y el crecimiento poblacional requería que el ejido poblacional se extendiera. Por ese motivo *"Se aprueba el informe del agrimensor Escobar en el expediente sobre ensanche del ejido y se propone al P.E. de la provincia la expropiación de los terrenos pertenecientes a los señores Nicolás Sívori, Pedro Ondarcuhu, Carlos Croucet, Mateo Castaño, Carlos Roth, Coronel José María Fernández, herederos de Antonio G. Vázquez, José Barbé, Pedro Montero, José Bossert, Bernardino Ortega, Dr. Mariano Marenco e Isidro Sánchez"*. Esto posibilitó el crecimiento de la ciudad al incorporar 5.399 hectáreas , 68 áreas y 32 centiáreas de campo expropiado *"reservándose el municipio, algunas parcelas para escuelas rurales y para potrero, de policía y municipalidad (Memoria: 1893;403)"*.[35]

El incansable defensor de las instalaciones portuarias Domingo Ballestero nuevamente a fines de 1886 se dirige al Presidente de la Comisión Municipal Clodomiro Ferreyra manifestándole como Sub Prefecto *"que se realice la limpieza de la vegetación del fondo del riacho para evitar las consecuencias que puede acarrear su descomposición"* y sigue, *"En cuanto a la oferta que se me hace el señor Intendente de dirigirnos al Excelentísimo Gobierno Nacional, pidiéndoles proceda a ordenar inmediatamente la prosecución de los trabajos del muelle, entre los que se encuentra la inutilización del riacho, etc, yo lo hice ayer en nota que vió el Sr. Boerr y acepto su invitación, en este caso, por la importancia que tiene el apoyo de la Municipalidad, que tiene la representación del pueblo y le ruego sea esto a la mayor brevedad"*.

El reclamo de Ballestero, cobraba especial relevancia por cuanto la ciudad se abastecía del agua del río vendida por medio de los aguateros y la misma era consumida por la población, en virtud de que ya, la triste experiencia de las epidemias de cólera y fiebre amarilla, alertaba sobre el peligroso consumo de agua de pozo domiciliario. Por otro lado muchas y nuevas viviendas carecían del tradicional y antiguo aljibe. Estas cuestiones que parecían de escasa importancia, cubrían problemas de suma gravedad y aceleraron la presentación de un proyecto por el cual el 24 de Septiembre de 1887 la Municipalidad de San Nicolás contrataba a Jorge A. Perkins y Carlos Sawney, para que presten el servicio de aguas corrientes a toda la ciudad. Se sostiene que este contrato establecía un plazo mínimo de 20 años. Poco tiempo después, transcurridos tres años de la firma de este convenio, los derechos del servicio fueron vendidos a Carlos Lockwood que tenía sus oficinas sobre calle Lavalle Nº 99, casi Sarmiento. La planta de tratamiento y depósitos se instalaron en terrenos que muchísimo tiempo más tarde en nuestra historia, serían conocidos como el "Campito" de San Nicolás. La empresa cesa sus servicios en 1931.

En relación al reclamo de Ballestero sobre *"la prosecución de los trabajos del muelle"* se sostiene que se refería a las obras tendientes a establecer un muelle nuevo que iba continuando el antiguo y comprendía la zona enmarcada por el Paraná, calle del Puerto (Guardias Nacional) y Lavalle. Por otra parte Ballestero venía advirtiendo de *"una bajante extraordinaria y a la formación de una barra en la boca del riacho (Zanja de Doña Melchora) producida por las aguas de aluvión que corren por la zanja que sirve también de fondeadero, esto ha dado por resultado la formación de un banco en la boca de dicho riacho que es preciso hacer desaparecer a la brevedad posible, pues de otra manera sucederá que cuando el río crezca habrá hondura en dicho riacho y no la habrá suficiente en la boca para dar entrada a los buques, pues lo impedirá*

[35] OBREGON Rosana L. **EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS. EVOLUCIÓN URBANA Y CONDICIONANTES HISTÓRICAS**.

*dicho banco".*

Para Agosto de 1887 la conclusiones de un estudio realizado por el mismo Ballestero junto con Carmen Boerr y Antonio Pareja manifestaban:

a) La apertura del Yaguarón producirá una fuerte aspiración de la corriente del río.

b) Esta corriente vendrá a reavivar la del canal interior y podrá transformar al Yaguarón en un brazo de suficiente capacidad para el cabotaje.

c) La apertura del Yaguarón influirá en el sentido de la desaparición del banco que está contra el monte viejo, especialmente si se le da al norte de la embocadura del Arroyo del Medio en cuyo caso también puede influir sobre el banco que está a continuación de la isla del señor Ballestero.

Por su parte el Coronel Juan Lucio Somoza desde su banca de Diputado Nacional y Senador de la Legislatura de Buenos Aires dan fuerza al intento de canalizar el paso del Yaguarón, *"una de las causas fundamentales del retroceso comercial de nuestra ciudad"*. Sostiene Marcelino Marcatelli (1988) que *"De lo expuesto puede deducirse que el obturamiento del canal que vinculaba el cauce principal del Paraná con el que toca las barrancas, no se solucionó nunca y fue Ballestero, desde la Comisión Especial del H. C. D., quien sostuvo que el problema tendría fin aplicando lo aconsejado en el informe de 1887. Más todavía, en su condición de Sub Prefecto, proyectó y sometió al ministerio de Guerra y Marina, la apertura del Yaguarón, sosteniendo su conveniencia: proyecto aceptado por el Departamento de Ingenieros y aprobado por el gobierno por considerarlo una obra de gran importancia para la Nación. Somos de opinión que la crisis económica y la revolución que estalló en 1890, con las consecuencias de todo orden, malogró la empresa".*

En 1887 la Municipalidad de San Nicolás comienza a recibir peticiones diversas que buscan convertirla en una verdadera metrópoli cosmopolita. Una de ellas es del empresario David Angus y Cía. que solicitan construir un ferrocarril urbano. Esta en un primer momento es aceptada. Por otro lado se reciben propuestas de obras de empedrados para 20 cuadras, lo que permitía también con ello ampliar los recorridos del servicio de tranvías tirados a caballos. En 1888 se constituye la Sociedad Puerto de San Nicolás, la que se conoció por medios de los historiadores locales como "Sociedad Fantasma", y como veremos en el capítulo siguiente, de tal carácter no tuvo nada. Su directorio estaba constituído por Angel Sastre que la presidía, junto a Manuel N. Díaz, Ernesto Quesada, Mariano Marenco, Julio Calvo, Pelayo Ledesma, Jorge Atucha, Angel Marini, Bartolomé Novaro, Servando E. Gómez, Pedro P. Goytía y Abel Bongolea.

> *"Entre las iniciativas del Coronel Somoza en favor de la ciudad, se cuenta la de lograr la construcción de un puerto, en 1889, de la cual se hizo amplio eco la prensa local. Con el título de "Una espléndida campaña - Pro puerto San Nicolás", dice una crónica: "Los señores Juan L. Somoza, Carlos F. Solís y Tomás J. Bonfiglio, realizaban ayer por la tarde una campaña de la más grande utilidad para los adelantos positivos de esta población y su puerto: se ocupaban en hacer firmar la importante solicitud cuyo texto insertamos Íntegro enseguida".*
> *- "La tarea que realizaban esos caballeros es tanto más plausible, cuanto que se cuenta ya de antemano con la gestión personal hecha por el señor Somoza y otros ante los poderes públicos de la Nación, y con la promesa de un pronto despacho*

*favorable." Luego de otras consideraciones, 'transcribe el documento, que se inicia como sigue: "Honorable Congreso de la Nación: los que suscriben, exportadores, agricultores y comerciantes en general de la ciudad de San Nicolás haciendo uso del derecho de petición que nos concede la constitución nacional, a V.H., respetuosamente decimos; Que con motivo de la próxima discusión del presupuesto y cálculo de recursos para el año próximo venidero, venimos a pedir a V.H. quiera tener en cuenta la magnitud de los intereses vinculados a la navegación de nuestros ríos, facilidades de acceso a los puertos de la república votando las sumas necesarias para que el ministerio de obras públicas pueda emprender a la mayor brevedad posible las obras hidráulicas que tiene proyectadas, mediante la adquisición de poderosos trenes de dragado, que permitan ejecutarlas rápidamente con ventajas incalculables para el país." Luego de puntualizar las necesidades en ese aspecto, agrega la extensa nota: "San Pedro, San Nicolás, Santa Fe, Rosario, Paraná, Goya, Concordia etc., todos los puntos principales abandonados a sí mismos por falta de dragado, están en las peores condiciones de acceso." "Los puertos de San Nicolás y Paraná, tan importantes en otro tiempo, serán en breve completamente inaccesibles para los buques de ultramar." Y finaliza: "Convencidos de que V.H, sabrá interpretar las aspiraciones colectivas en un asunto de tan grande trascendencia para, el presente y para el porvenir de la República, nos limitamos a suscribir esta petición los gremios que en esta ciudad tocamos más de cerca los gravísimos perjuicios que ocasionan al país las precarias condiciones de la navegación seguros de que nuestra iniciativa encontrará un apoyo moral incontrastable en la opinión unánime de las provincias del litoral, en la propaganda de la prensa nacional y en la previsión y patriotismo de las decisiones de V.H." Es justicia, honorable señor.- Juan L. Somoza, Carlos F. Roll, Tomás Bonfiglio, por poder Marcone Hnos., T.H. Vander Keyden, por poder de Louis Dreyfus y Cía., L. Van Stensel, por Federico Roth y Cia. Eduardo Fricke, por Larthiois Freres León Bossús, Bienvenido Bailarín, Bautinza Osinaga y Cía., Arístides Basaldúa por poder Genoud, Benvenuto Martelli y Cía. Noble y Basaldúa", y otros.*[36]

En este punto cabe advertir el surgimiento del Puerto de Las Piedras o de la vecina localidad de Villa Constitución. Urquiza avaló e incentivó que el trazado del ferrocarril Rosario – Córdoba pudiese extender un ramal hasta el llamado Puerto de las Piedras. A tal efecto se hizo cargo un ingeniero llamado Allan Campbell con lo cual se eligía un peñón en dicha localidad con ese destino. Hacían falta capitales para dicha tarea y se iniciaron gestiones en Inglaterra. Pasarían muchos años hasta que el ferrocarril llegara a Villa Constitución (recién en 1890) pero el proyecto inicial en su trazado ya tenía modificaciones, sin embargo mantenía la zona elegida como puerto como punto terminal de un ramal que recogiese todo el cereal cultivado en el sur de Santa Fe y Córdoba, en franca competencia con Rosario y San Nicolás. La construcción del puerto, propiamente dicho había sido autorizada en 1887. Se presentaron invonvenientes que fueron salvados exitosamente *("se dinamitó las moles de piedra que se ubicaban en la desembocadura del Arroyo Pavón y se modificó el cauce del arroyo. Amabas cuestiones se resolvieron dinamitando el peñón)".*[37]

[36] CHERVO Gregorio S. **CORONEL JUAN LUCIO SOMOZA**, legislador, político, hombre de acción en el ayer nicoleño. Municipalidad de San Nicolás de los Arroyos, San Nicolás, Museo y Archivo Histórico Primer Combate Naval Argentino, 1978.

[37] BUCCA Julio J. **MEMORIA DE VILLA CONSTITUCIÓN, SEIS HISTORIAS PARA RESIGNIFICAR**, Ediciones del Autor, Villa Constitución, 2007.

El 18 de Agosto de 1888 comenzó la construcción del puerto juntamente con las del ferrocarril de trocha ancha (1,676 mts). Se instaló un elevador de hierro, un muelle de quebracho cuya extensión llegaba a los 75 mts. con cuatro desvíos férreos, guinches, locomotoras, etc. La labor estuvo a cargo de ingenieros ingleses, técnicos suizos y carpintero italiano. Las obras del puerto fueron concluidas en 1898.

Volviendo a San Nicolás, Domingo Ballestero se desempeñó como Concejal a principios de Junio de 1889 y elabora un proyecto de ordenanza que se remite a la Comisión de Hacienda, Policía y Obras Públicas en que busca *"incluir en el contrato de empedrado común el perímetro comprendido desde el pie de las bajadas de las calles del Puerto y Guardia Nacional hasta el extremo del muelle antiguo del terraplén y toda la parte ancha o plazoleta existente, así como las cuadras de la bajada de calle Aguiar hasta General Lavalle y la media cuadra de ésta hasta Guardia Nacional".*

> *El 3 de julio de 1889, un decreto del Poder Ejecutivo, suscripto por el presidente de la Nación, Dr. Juárez Celman, y su ministro Dr. Rufino Varela, autoriza a la firma Díaz, Atucha, Cullen y Cía. ("Sociedad Puerto"), para construir instalaciones portuarias, vías y empalmes ferroviarios, oficinas y dependencias aduaneras en San Nicolás. Por decreto del 31 de agosto del mismo año queda legalizado el acto, con el compromiso para la Sociedad de librar al servicio público sus instalaciones en el plazo de veinticuatro meses…*[38]

Hay autores que califican a este grupo de empresarios como grandes terratenientes de la zona y su objetivo inicial además del expuesto precedentemente era el de *"construir empalmes con las vías de los ferrocarriles Buenos Aires - Rosario, y Oeste bonaerense, y librar al servicio público las obras mencionadas en el término de veinticuatro meses".*

> *"No obstante los compromisos asumidos, menos de dos meses después, el 31 de agosto, un decreto del Poder Ejecutivo central aprobaba los estatutos de la 'Sociedad Anónima Puerto de San Nicolás, como sucesora de "Díaz, Atucha, Cullen y Cía.", cuya concesión comprara a esta última en m$n 8.300.000, pagaderos 40% al contado y el resto en acciones a la par. El capital autorizado de la nueva sociedad era de m$n 20.000.000, en 100.000 acciones de m$n 100 cada una, de las que se colocaron 74.220, se hipotecaron 3.000 y se dieron en garantía otras 470, quedando 22.300 acciones sin ubicación. Todos los elementos vinculados con propiedad fueron entregados a perpetuidad, y el 14 de Febrero del siguiente año se aprobaron los planos presentados para la construcción del puerto. (Monitor de sociedades anónimas y patentes de invención, Buenos Aires, 1904, tomo IV, p.35.) El primer directorio, compuesto por doce miembros, estuvo formado por Ángel Sastre como Presidente, y Manuel Díaz como Vicepresidente; el Secretario fue Ernesto Quesada, su tesorero Mariano J. Marenco, y como directores Julio Calvo, Pelayo Ledesma, Jorge Atucha, Ángel Marini, Nicolás Novaro, Servando Gómez, Pedro Goitía, y Ángel Bengolea. Todos sus mandatos eran anuales. (Pillado, Ricardo, Anuario Pillado, Buenos Aires, 1900, p. 381.). Inmediatamente la Compañía compró la casi totalidad de los terrenos cercanos al*

[38] CECCHI Edgardo ibídem ant.

*puerto y sobre la costa, los cuales habrían de constituir su principal y casi único capital. Según los balances presentados, se desembolsaron m$n 8.511.896,51 por una extensión cercana a las 170 hectáreas, la mayoría de las cuales pertenecía a Samuel Hale Pearson, por las que se abonó un promedio de m$n 50.000 la hectárea, un precio elevadísimo para la época. Esta concentración de capital en tierras respondía a los diferentes objetivos de la Sociedad, que no consistían exclusivamente en la explotación del puerto y la construcción de las obras pertinentes para su mejor desenvolvimiento, como muelles, depósitos, oficinas, etc., sino que se extendían también al sector financiero a través de la negociación de warrants sobre artículos almacenados, compra-venta de tierras, construcciones, y colocación de cédulas hipotecarias sobre las mismas. La Compañía explotaba, además, una empresa de tramways que atravesaba la ciudad en una extensión de 16 kilómetros, cuyo valor declarado era de m$n 389.595 y $ oro 3.895, más un saldo en acciones a favor de sindicatos de tierras por m$n 3.927.457,16."*[39]

Aclaración: Se concibe el warrant como *"un título corporativo muy parecido a una opción de compra. Ofrece al consumidor el derecho, mas no la obligación de comprar acciones comunes directamente de una compañía a un precio fijo por un periodo determinado"*. Esta noticia tendrá especial trascendencia en la historia portuaria de San Nicolás. En Octubre del mismo año, esta Sociedad Puerto San Nicolás adquiera la empresa de tranvías tirados a caballo por la suma de 350.000 pesos. Esta contaba unos seis años antes con 15 coches de pasajeros, 42 vagones de carga, 150 caballos y 8000 metros de líneas ferreas. El personal que se desempeñaba en la misma sumaban 40 personas.

Fue precisamente durante la Intendencia de Don Pedro Goytía, el 3 de Mayo de 1889 que los empresarios Eugenio Terrassón y Servando Gómez solicitan al municipio que se les brinde la concesión que estaba caduca de Angus y Cía (otorgada un par de años antes y destinada a un ferrocarril urbano) para de esa forma extender las vías del tranvía. El proyecto de Angus y Cía no había prosperado por la firme oposición de los propietarios de tierras lindantes al casco céntrico y cuyas tierras tomarían las vías. Los señores A.J. Ballesteros, Zorraquín y Cía, proponen también establecer un mercado de frutos, elevador de cereales y depósito de mercaderías y además ingresa el proyecto mandando abrir la calle Aguiar hasta la estación del Ferrocarril Oeste y construir puentes en las calles Belgrano y Constitución (Sarmiento).

*"Corría el año 1889 cuando una empresa foránea, con miras a suplantar a firmas particulares que tenían el control del comercio marítimo, adquiere a los señores Díaz, Atucha, Cullen y Cía. Augusto Martín y Cía. Alberti y Cía, y Santiago Bengolea, dos mil cien varas cuadradas de terrenos ubicadas al Sud de la ciudad, con tres mil quinientas varas lineales de frente con un puerto frente al Río Paraná, que con las canaletas sobre las barrancas y la transferencia de una concesión precaria otorgada por el Gobierno de la Nación el 3 de Julio de 1889,a los señores Díaz, Atucha y Cullen y Cía. Con sede legal en la Capital Federal y la gerencia en nuestra ciudad y un capital social de 20 millones de pesos y 200 acciones de 100 pesos inicia su actividad en esta ciudad. El 21 de Agosto de 1889, el Presidente de la Sociedad*

[39] HARISPURU Adela **EL PUERTO DE SAN NICOLÁS. ORIGEN, EVOLUCIÓN Y DECADENCIA.** Ponencia. Quintas Jornadas Uruguayas de Historia Económica , Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE)

*Puerto, Ángel Sastre, solicita al Gobierno Nacional la personería jurídica, la misma le es concedida el día 31 de ese mes y año con la firma del Señor Presidente de la República Dr. Miguel Juárez Celman. El liminar directorio fue conformado con el siguiente detalle: Presidente Ángel Sastre, Vicepresidente Manuel N. Díaz, Secretario Dr. Ernesto Quesada, Tesorero Mariano J. Marenco, Directores Julio Calvo, Pelayo Ledesma, Jorge Atucha, Angel Marini, Bartolomé Novaro, Servando E. Gómez, Pedro P. Goytía, y doctor Abel Bengolea. Según información recogida en el Archivo General de la Nación, afirma el periodista Eduardo Lazzari en su libro, "Historia de un grandioso Resurgir" que prologa el Dr. Alfredo R. Sívori publicado en 1958, la Sociedad Puerto, desde 1889 a 1903, explota con un permiso precario las instalaciones de los Embarcaderos.*[40]

Con respecto a Domingo Ballestero, el historiador José E. de la Torre nos dejó una pequeña biografía que finalizaba con el siguiente texto:

*"Ballestero levantó, en 1887, el plano del Puerto Local, trabajo que fue incluido en la Memoria de la Prefectura General Marítima, y distinguido por el jefe de la Estación Naval Francesa del Río de la Plata, quien le solicitó dos copias, una para su uso a bordo y otra para remitir al Almirantazgo. El 1º de abril de 1887 la superioridad lo relevó de la Prefectura del Puerto de San Nicolás, en que había prestado servicios por espacio de treinta y cuatro años consecutivos, para designarlo Auxiliar de la Marina del mismo, con Jurisdicción en los de Ramallo y San Pedro. Ejerciendo ese cargo fue elegido senador a la legislatura, con retención de su empleo. Terminando su mandato y habiendo sido suprimido el cargo de Auxiliar de Marina, fue nombrado nuevamente, en 1893, Subprefecto del Puerto de San Nicolás, donde permaneció hasta julio de 1894, fecha en que se lo designó Fiscal Permanente de la Armada en el que fue Mayor General de la Marina. En julio de 1895 se le nombró Jefe de la Inspección de Subprefecturas, cesando el 28 de octubre del mismo año para acogerse al retiro. Intervino posteriormente en la entrega del Arsenal de Marina de Zarate. Ballestero fue uno de los que más luchó por el adelanto de la Biblioteca Popular de San Nicolás, ejerciendo la presidencia de la institución; y siendo concejal, presentó en la sesión del día 8 de enero de 1889, el proyecto por el cual la Municipalidad cedió al gobierno de la Nación la manzana que ocupara la Plaza de Frutos, para el edificio de la Escuela Normal, la cual se inauguró recién en 1944. Domingo Ballestero murió en Buenos Aires el sábado 25 de marzo de 1899.*

Paralelamente al desarrollo en esta zona de la industria frigorífica, la agricultura comienza a adquirir gran importancia y en consecuencia las actividades portuarias complementan las iniciativas de salida de estas cosechas por lo que para 1889 estas registran la suma de diez millones de pesos oro el valor de su comercio exterior.

[40] MARCATELLI Marcelino, ibídem ant, SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS…(1999)

Sostiene Ricardo M. Ortíz[41]

> *"Data de entonces la iniciativa tendiente a sustituir los meros muelles de reducida dimensión para el volumen de mercancías que requiere la bodega por su intermedio, por instalaciones que aseguren a esa operación el mejor rendimiento en tal virtud el Poder Ejecutivo Nacional, por decreto de julio 3 de 1889, concede autorización a "la sociedad Díaz, Atucha, Cullen y Cía, para construir muelles y depósitos de embarque y desembarque de mercaderías, elevadores y secadores de granos, depósitos para desgranadoras y almacenaje de frutos del país en terrenos de su propiedad en el puerto de San Nicolás de los Arroyos en el Antiguo Saladero San Luís, según establece su artículo 1ª, impone además el referido decreto la obligación de construir empalmes con las vías de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y oeste de la provincia de Buenos Aires y a librar al servicio público las obras mencionadas en el término de 24 meses. Tiene fecha de Agosto de 1889, el decreto del P.E. Nacional que aprueba los estatutos de la S.A. Puerto de San Nicolás como sucesión de la sociedad Díaz, Atucha, Cullen y Cía constituida con un capital de 20 millones de pesos y data de Febrero 14 de 1890 el que aprueba los planos presentados por la flamante sociedad para la construcción de dicho puerto. Diversas postergaciones sufre, no obstante, la ejecución de las obras portuarias mencionadas, hasta que la ley 4210 dictada en Septiembre de 1903 parece acordar una eficiente seguridad a los capitales necesarios para ello, en su cumplimiento queda habilitado hacia 1905 el puerto de cabotaje y dos años después, la zona de embarque de cereales"*

En este trabajo nos referimos en un par de oportunidades a la mentada crisis de 1890. ¿Pero que ocurrió realmente?. Para ese etapa, había en el país muchísimo capital circulante. En su mayor parte provenía de Bancos que bajo la ley de Juarez Celman de "Bancos Garantidos" emitían dinero. La dirigencia política nacional estaba más interesado en la continuidad de las inversiones y desarrollo que la estabilidad monetaria o cambiaria. Por esta ley, los bancos podían imprimir dinero, con la identificación del mismo, a cambio del depósito de la misma suma y cantidad en oro en el Tesoro Nacional. Esto producía que había varios y diversos billetes circulando con la identificación de la entidad emisora. A cambio de oro, estas entidades recibían bonos públicos que constituirían el respaldo de su emisión. Y este oro servía para pagar la deuda externa. Casi todas las entidades bancarias provinciales y privadas se sumaron a este sistema. Esto generó una fiebre especulativa, ya que como el negocio había marchado bien hasta entonces, los bancos comenzaron a emitir bonos para venderlos en el exterior y hacerse de oro que les permitiera imprimir nuevos billetes.

Se sostiene que entre los años 1886 y 1890 nuestro país adquirió prestado casi 700 millones de pesos oro; el total de su pasivo, incluyendo las inversiones de empresas privadas que alcanzaban en 1892 más de 900 millones de pesos oro. Esto originó la paradoja de que los gobiernos argentinos recibían oro del sistema bancario público y privado para pagar la deuda externa, pero asimismo éstos se endeudaban en el exterior provocando un aumento de aquélla. Puede afirmarse en consecuencia que los préstamos se pagaban con nuevos compromisos financieros.

Por otro lado, los créditos aumentaron vertiginosamente multiplicándose. Por entonces además la

[41] Bib. op. cit

balanza del comercio exterior continuaba siendo negativa para esta Argentina que se estaba construyendo. Se llevaba 9 años, en forma consecutiva de mayor cantidad de importaciones que exportaciones. El precio del oro se disparó y las exportaciones que se realizaban no alcanzaban lo suficiente para hacer frente a los servicios de la deuda. La desconfianza sobre la Argentina en el exterior comenzó a difundirse y en consecuencia el principal agente del gobierno, la casa Baring Brother, no pudo conseguir continuar con la venta en Londres de los títulos argentinos, sino a costa de grandes pérdidas. Acotamos además que mientras esto sucedía en el mundo económico, el país se veía convulsionado por una revolución política y enfrentamientos militares lo que sumaba más la incertidumbre y desconfianza. El gobierno fue intimado a que pague su deuda y la dirigencia política consideró una cuestión de orgullo su pago. La casa Baring Brother cierra sus puertas y luego es salvada económicamente por el gobierno británico.

En nuestro país se produce el quiebre y bancarrota de muchos Bancos que vanamente intentaron obtener ayuda para salvarlos. Muchas empresas perdieron sus capitales depositados allí. Y lógicamente los ahorristas, sus fondos. Los bancos no pudieron entregar el dinero a sus prestamistas y apuraron a sus deudores para la devolución del dinero prestado. Se brindó una moratoria general mientras que el precio del oro se alzaba casi cuatro veces su valor anterior y los títulos o papeles de bancos y empresas argentinas, declinaban ostensiblemente. Por ejemplo los títulos del Banco Nacional alcanzaron una caída del 90% entre agosto de 1889 y junio de 1891. También cayeron hasta el 80% el valor las acciones de las principales compañías ferroviarias.

No obstante esto, para 1891 la balanza comercial comenzó a hacerse positiva, principalmente afectada por el brusco descenso de las importaciones y también al aumento de las exportaciones. Paradógicamente las inversiones de años anteriores comenzaban a brindar sus frutos y aumentaba la expansión de la producción agrícola y ganadera. Se puso fin al caos financiero y monetario, creándose el Banco de la Nación Argentina sobre las ruinas del antiguo Banco Nacional. Para 1895 volvía a restablecerse el crédito y se iniciaba una nueva etapa de crecimiento.

En el trabajo de Obregón (2019) Épocas, Revista de Historia citado oportunamente se expresa lo contenido en las Memorias de la Sociedad Puerto en 1896, lo que explica el porque de la demora de la puesta en marcha del nuevo muelle o embarcadero:

> *"Según consta en los anexos de las Memorias de la Sociedad presentadas a sus accionistas en 1896, en el año 1890 solicitó que fuese derogado el art. 22 del contrato, que facultaba al gobierno a modificarlo o cancelarlo en caso de incumplimiento. Fundaba el pedido haciendo mención a la crisis económica imperante que obligaba a la búsqueda de capitales en el exterior para concretar la obra, y a que el proyecto aprobado con anterioridad era de grandes proporciones. El procurador de la nación, Eduardo Costa, consideró que era pertinente la solicitud, dadas las circunstancias del pedido, y que, como al Estado no le interesaba construir esos muelles, debía aprobar dicha solicitud. En Agosto de 1891 se otorgó una prórroga para la construcción por cuatro años y, al finalizar esta última, se otorgó otra, también por cuatro años"*

La crisis del 90' también golpeó la constitución económica de la Sociedad Puerto. El capital original se redujo casi a la mitad ya que no se alcanzaba a recaudar lo esperado. Según Harispurú[42] *"La composición del mismo era por entonces la siguiente: 39.275 acciones reservadas estaban destinadas al pago del saldo en*

[42] Cfr Bib. op.cit.

*tierras; otras 40.470 integradas se hallaban en circulación y un saldo de 20.255 acciones caducadas, estaban aún disponibles, lo que hacía un total de cien mil acciones, que a $100 cada una, constituían los $10.000.000 del capital original autorizado que citáramos. (The Argentine Year Book, loc. cit.). La situación general era desfavorable, a la recuperación dada la disminución de los precios agrícolas, agravados por las consecuencias de la crisis de l890, que presionaron negativamente sobre ese sector, e incidieron por tanto sobre el comercio exterior, disminuyendo las operaciones portuarias en montos y volúmenes."*

> *"En 1890 el volumen exportado por el país superó ya el millón y medio de toneladas, pero el panorama de aquél ha variado fundamentalmente: desde luego, los saladeros han sido remodelados habiendo sido sustituidos además por el frigorífico que ya realiza algunas actividades en Campana, Zárate y San Nicolás contribuyendo, en cuanto se refiere a los productos de la ganadería, a ensanchar el frente de salida del país. La agricultura, por su parte, contribuye ese año con más de un millón de toneladas a engrosar las cifras de la exportación; la conveniencia de acercar el barco al sitio de producción ha sido ya advertida y, adelantándose a la gestión oficial, un conjunto de embarcaderos particulares disponen las operaciones de tal manera que aun correspondiéndole a la zona de los puertos de ultramar el 92 % de los productos embarcados, el puerto de Buenos Aires sólo concurre con el 57 %; en el extremo norte de aquella zona se registra basta el 16 % en Rosario, y en el sur, el 8 % en Babía Blanca; los puertos de San Nicolás, de La Plata, de Zárate y de Santa Fe también realizan operaciones que adquieren alguna significación en su traducción estadística.*[43]

Los embarcaderos particulares que se mencionan precedentemente pertenecían a diversas firmas que operaban entonces; ellas eran: Ernesto A. Bunge y Born, Maín y Cía, Teodoro Can Der Heyden, Juan L. Somoza, Otto B. Wiengreen, Genaud Benvenuto, Martelli y Cía, Felipe Zamora y Cía por ejemplo. El volumen exportado por Argentina entonces, ya superaba el millón y medio de toneladas. Los saladeros fueron refuncionalizados y dieron lugar a la aparición de los frigoríficos surgiendo estas actividades además del existente en San Nicolás, en Campana y Zárate contribuyendo con este esfuerzo al grueso de las exportaciones ganaderas argentinas.

La agricultura continua creciendo y se hace cada vez más imperioso acercar el barco al sitio de producción y si bien las autoridades gubernamentales tomaron nota de este asunto, fueron primeros un grupo de embarcaderos particulares los que aportan el 92% de los productos embarcados en los puertos de ultramar. El puerto de Buenos Aires habría aportado solamente el 57%, en la zona norte bonaerense, y Rosario llega al 16% y por el sur con Bahía Blanca el 8%. Ingresan en la estadística nacional los puertos de San Nicolás, La Plata, Zárate y Santa Fe.

Por eso se sostiene que para 1890 son nueve los puertos que hacen efectivo el contacto con el exterior mediante su comercio. Campana, Colón, La Plata, Santa Fe y Zárate comenzando a principios del siglo XX Bahía Blanca, Diamante, Paraná y Villa Constitución.

> *"En 1890, el señalamiento de costas y canales de acceso o lugares de fondeo ha sido ya emprendido; se han organizado los servicios de sanidad y se encuentra habilitada*

[43] Ortiz Ricardo M (1943) Bib. op. cit.

*una sección del puerto de Buenos Aires y a la vez un cierto número de pequeños muelles hace posible la operación en diversos lugares de los ríos Paraná y Uruguay. La recaudación por servicios portuarios alcanza ese año a dos y medio millones de pesos, de los cuales uno y medio grava a la mercadería y un millón a la embarcación. A principios del siglo actual, aun antes de librarse al servicio público el puerto de Rosario, ya lo están completamente el de Buenos Aires y el de La Plata, los de San Nicolás, Villa Constitución, el de Concepción del Uruguay y Bahía Blanca; nuestro sistema portuario comienza a estructurarse, el balizamiento señala nuevos canales profundizados y las instalaciones dentro de los puertos adquieren ya una amplitud que dispensa al cargador nuevos servicios. La recaudación a cambio de ellos supera ya los diez millones de pesos, de los cuales dos y medio corresponden a los derechos que inciden sobre el barco y ocho a los que ya en tierra se prestan a la mercadería.*

*Buenos Aires, Rosario y en menor escala San Nicolás, son pues los sitios que, en 1880, utiliza el productor para despachar las 16 mil toneladas de cereales que envía ese año a ultramar."*[44]

Ya hacía una década en que la agricultura generaba inmensa riqueza. El país despachaba alrededor de 16 mil toneladas, de las cuales se estima quince mil por el Puerto de Buenos Aires y lo restante entre los puertos de Rosario y San Nicolás.

A principios de la década de 1890 son ya diez los puertos cerealeros por excelencia: Buenos Aires, La Plata (que según las cifras proporcionadas por Ricardo; Ortiz, en su obra "El Valor económico de los Puertos", se estima en aproximadamente 450 mil toneladas de la cual el maíz sería casi la totalidad (el Puerto de Buenos Aires es el que embarca mayor volumen) y luego vienen los puertos del Río Paraná (Campana, Zárate, San Nicolás, San Pedro, Villa Constitución, Rosario, San Lorenzo y Santa Fe) que despachan medio millón de toneladas "cuyo sesenta por cierto corresponde por partes iguales a Rosario y San Nicolás".

Por aquellos años, la intensificación de la agricultura, hizo que las zonas productoras, particularmente las de maíz, ubicadas en torno a las grandes ciudades en la costa del Paraná, entre Santa Fe y Buenos Aires adquieran valor estratégico que implica su desarrollo local y regional. Desde Rosario-San Lorenzo, se envía un volumen estimado en tres y cuarto millones de toneladas y del resto de los puertos también en la costa del Paraná, por ejemplo San Nicolás-Villa Constitución, San Pedro, se envían 800 mil toneladas, todas ellas dirigidas al Puerto de Buenos Aires.

Ya hacían cinco años que nuestra riqueza ganadera también se exportaba con destino a las naciones europeas como ejemplo Inglaterra, Francia y Bélgica, grasa, cueros y carnes saladas y a nivel regional había exportaciones a Uruguay, Brasil y las Antillas. Las actividades dirigidas a Europa solían canalizarse por el Puerto de Buenos Aires en tanto el resto solían emplear los puertos de San Pedro, San Nicolás, Rosario, Santa Fe, Concepción de Uruguay y Concordia.

Además se sostiene que la Sociedad Puerto para optimizar y acrecentar las ganancias celebró contratos con el Ferrrocarril Central Argentino arrendándole tierras para vías, desvíos, cambios de planchadas, todas con destino al Puerto de San Nicolás. Este convenio duraría 7 años luego del cual, las construcciones pasarían al dominio absoluto de la Sociedad Puerto abonándose su costo sin intereses. Luego de este plazo el Ferrocarril Central Argentino continuó vinculado con la Sociedad Puerto por

[44] ORTIZ Ricardo (1943) bib. op. cit

necesidades mutuas pero por sobre todo para mantener el negocio de exportación e importación. Un informe del Cuerpo de Inspectores de Sociedades Anónimas, sostuvo que la Sociedad Puerto era eficientemente administrada y se encontraba para 1894 en condiciones de continuar con la operatoria del Puerto y del servicio de tranvías.

El 5 de Julio de 1896 se remataban públicamente las instalaciones del frigorífico "La Elisa" (antes Saladero San Luís) que fundara Eugenio Terrassón en 1882. Había sido el primero en Sudamérica que funcionó donde muchos años más tarde se instaló la Asociación de Cooperativas Argentinas. Estaba próximo al Puerto de Ultramar. Desde sus propias instalaciones, como ya se dijo antes, se hizo el primer envío de carnes congeladas a Europa. Ya cerrado fue vendido en remate público en esa fecha.

La ciudad de San Nicolás de los Arroyos y su región, tuvo un dinamismo social y económico muy particular desde el Acuerdo de San Nicolás y tiene que ver con cuestiones ligadas a su desarrollo como comunidad, y sus profundas aspiraciones de liderazgo en el norte bonaerense. Ya se ha mencionado el censo de 1854 dónde se manifestaba una población de 8.470 habitantes y en los que se sectorizaban a "porteños" (supuestamente para catalogar a los lugareños de San Nicolás), provincianos y extranjeros (una activa colonia de varias nacionalidades).

Por entonces la ciudad tenía tres grandes nodos o sectores de desarrollo y actividad económica importante. El primero de ellos como se ha observado en estas páginas, estaba ligada al primer Puerto de San Nicolás, conocido luego como "Cabotaje". El segundo, a una zona que por aquellos años era la periferia de la ciudad, que estaba constituída por los entornos de la llamada "Plaza del Marchamo" o de las carretas (actual Plaza 23 de Noviembre) en terrenos de la Escuela Normal Rafael Obligado. Y el tercer sector, era el centro de la ciudad, constituída por las manzanas cercanas a la Plaza Principal, que luego de 1854 se llamaría "Plaza de la Constitución".

En torno al Puerto de Cabotaje, se instalarían las Agencias Marítimas o establecimientos vinculados al negocio portuario, mensajerías, de vapores y de viajes. La zona céntrica de la ciudad, fue dominada por un ingente comercio, primero protagonizado por naturales del país y más tarde por miembros de las influyentes colectividades que se asientan en San Nicolás (Sociedad Española, Italiana, Francesa, etc). La Plaza del Marchamo y su área de influencia, motorizará la instalaciones de barracas o depósitos para los frutos del país a la espera, de su embarque por el puerto local. A todo esta situación de prominente desarrollo habrá que sumarle luego la llegada de dos ramales ferroviarios, el primero del FCCA Ramal Pergamino San Nicolás y el segundo del ramal Buenos Aires a Rosario, que ejercerá notable influencia en la expansión del casco céntrico en su dirección, puesto que para entonces, el mismo llegaba apenas hasta la zona dónde se instalaría el Hospital San Felipe.

La ciudad estaba rodeada de grandes extensiones de tierras que aún para 1854 no habían sufrido grandes desmembramientos. Ocupados principalmente a la producción ganadera, el censo de aquél año registró la existencia en el entonces Partido de San Nicolás (que aún no había sufrido el recorte de su extensión para dar vida al Partido de Ramallo) de 28.959 cabezas vacunas, 22.698 yeguarizos, ganado lanar, mestizo y criollo y también porcino.[45] Había además 169 establecimientos dedicados a la producción agropecuaria y en menor grado agrícola. Por el puerto de San Nicolás, habían salido rumbo a distintos puntos del país, 12.622 cueros de vacunos, 522 de potro, y 2728 docenas de cueros lanares.

Además por el Puerto de Cabotaje se había comercializado cueros de becerro (850 docenas), 8 docenas de cueros lanares, 106 y media de cueros de nutria, 7101 arrobas de grasa de vaca (tengamos en cuenta que una arroba equivalía a 11,339 kgrs), 1050 arrobas de grasa de potro, 292 arrobas de aceite de potro, 11.981 arrobas de lana, 2572 arrobas de cerda, 389 arrobas de garras, 162 fanegas de ceniza (1 fanega

[45] Cfr DE LA TORRE José E. (1947) op. cit.

equivalía a 43,247 kgrs) 178 fanegas de cebada, 755 fanegas de trigo, 86 fanegas de maíz, 400 fanegas de cal, 240 fanegas de pasas de uva, 650 quesos, 25 vellones de hilo (1 vellón de hilo equivalía alrededor de 3 kgrs), 11.474 astas, 149 palos de algarrobo y 110 umbrales.

Pueden contabilizarse alrededor de 140 negocios o comercios y si se distinguen a los establecimientos existentes entre los de "Producción" y "Servicios" teniendo en cuenta las limitaciones técnicas de la época (ya que actividades que hoy consideramos comunmente como "servicios", por aquellos años tranquilamente puede considerarse como de "producción" o viceversa) se puede determinar que el 45.71% se dedicaba a la producción hallándose entre ellos 4 establecimientos de fabricación de velas y jabones (que usaban la grasa vacuna como materia prima), 2 saladeros (particularmente dedicados al tasajo), 3 graserías, 5 platerías, 8 sillerías, 2 sombrererías, 16 atahonas (molinos), 11 Hornos de ladrillos, 4 panaderías, 1 tonelería, 2 lonerías, 2 corralones de maderas, 2 fábricas de polvo de ladrillo, 1 pellonería (curtiembre) y 1 talabartería.

El 54,29 % restante, podemos agruparlos como "servicios" y lo constituían comercios tales como: 87 almacenes y pulperías, 25 Tiendas de "efectos de Castilla"[46], 2 fondas y café, 7 billares, 2 mercerías, 3 roperías, 2 confiterías, 2 boticas, 2 barberías, 1 tintorería, 3 hojalatería, 6 zapaterías, 12 carpinterías, 14 barracas, 5 herrerías, 1 licorería, 1 cochería, 1 armería, etc.

La formación del Estado de Buenos Aires constituyó la formalización de instituciones propias de su jurisdicción que serán representativas en su territorio de las políticas emanadas desde la metrópoli portuaria. Para 1854 había 4 escuelas públicas, se establece el Municipio administrado por la figura del Presidente de la Comisión Municipal, se formaliza las instituciones judiciales, de policía y cárcel, como así también de Aduana. Esto dará lugar al surgimiento de un sector constituído por empleados públicos muchos de los cuales tendrán enorme influencia en el devenir de las instituciones políticas.

Desde 1854 a 1885 ocuparon el cargo de Presidente de la Comisión Municipal, alrededor de 29 personas. En sus inicios, esta tarea recayó en los vecinos más representativos de las actividades sociales, políticas y económicas de la ciudad. Vecinos de sólida posición económica, ilustrados y con responsabilidad del cuidado de la gestión pública. En ese período, cruzado por el enfrentamiento entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina, luego la Guerra del Paraguay, y finalmente la consolidación del Estado Nacional, a partir de 1880, la ciudad sufre constantes modificaciones en su éjido urbano, planta poblacional y actividad económica. Ya a partir de 1869, puede observarse que representantes de actividadas ligadas a la comercialización de ganado en pie, munidos de la legitimidad social de aquellos tiempos, van tomando las riendas de la administración pública municipal. Si bien muchos en ese período tenían propiedades rurales o negocios vinculados a ese sector, es con Felipe Botet (que había sido Juez de Paz durante el gobierno de Rosas, propietario de una agencia marítima y socio de un saladero junto al vecino Segundo Román García) cuando se visualiza la importancia que dichos ciudadanos ven en el futuro de San Nicolás, presto a la llegada del Ferrocarril y la profundización de las actividades del sector ganadero exportador. En 1876, otro hacendado como Reynaldo Otero, dueño de un saladero también ocupa el sillón municipal. En 1881 lo hace Matías Barrera, estanciero y en 1884 Tiburcio Gimenez (abastecedor).

En esta etapa también se destacan como administradores municipales, representantes de sectores vinculados a la justicia, como Juan Manuel Argerich (1879) que era agente judicial, Directivo de la Sociedad de Fomento, e integrante del Estudio de Abogados del prestigioso Dr. Francisco Costas en San Nicolás. También lo hizo el Dr. Melitón Cernadas (1881) y años más tarde como Intendente Municipal. Cernadas

[46] Nota del autor: Se los denominaba así generalmente desde la época de la colonia, pues eran productos importados, que pagaron sus respectivos impuestos y que no se fabricaban en el país, tales como botones, agujas, ollas de hierro, cobre, latón, platos, cintas, encajes, plumas para escribir, tijeras, peines de marfil, hachas, machetes, clavos, etc.

era entonces Juez de Paz. En 1899, una Comisión de Fomento de la ciudad, realizó un trabajo o relevamiento muy importante en la ciudad de San Nicolás que apenas 9 años atrás ya sumaba 24.631 habitantes en todo su Partido.

Se llevó un registro de los vecinos que habitaban 39 calles del casco urbano de la ciudad, desde el río hasta la estación de trenes del ramal Buenos Aires-Rosario y desde el actual Boulevard Alberdi hasta Falcón. Por aquellos tiempos, no había leyes laborales que reglamentaran la edad laboral, y en ese registro quedaron los nombres de quienes vivían en cada cuadra y que actividad desarrollaban por lo que se infiere que solamente anotaron a los ocupados. Por ello puede hablarse de una población económicamente activa de la zona céntrica integrada por alrededor de 2246 vecinos.

La ciudad contaba ya con 1 Cámara de Apelaciones , 1 Juzgado de Primera Instancia, 1 Juzgado del Crimen y 1 Juzgado de Paz. Además de otros establecimientos educacionales que se sumaron a los existentes.

Los sectores económicos habían sufrido una transformación. El puerto de Cabotaje seguía funcionando pero se sumaba ahora la sección embarcaderos, luego Puerto de Ultramar, en la zona del actual Parque San Martín, dos estaciones del ferrocarril (la del Oeste sobre la actual calle Alem 230, estación que actualmente es la Escuela de Arte de San Nicolás) y la estación del Ferrocarril Ramal Buenos Aires – Rosario. La ciudad se había expandido hacia la zona sur, con quintas y viñedos administrados principalmente por inmigrantes italianos, y hacia al sector oeste, dónde los vecinos ya pedían prologan el camino de calle "De la Nación".

De alrededor de 140 establecimientos registrados entonces, 33 constitían el sector productivo (23,57 %) y 107 del rubro servicios (76,42%).

Se observan además otras características que distinguen a este período del anterior. Por aquellos años, no había negocios que vendieran la indumentaria ya confeccionada y esto generaba un sector constituído por costureras, modistas y sastres que lideraba el sector de la producción. Había 11 agricultores, 2 alpargaterías, 4 cajonerías fúnebres, 3 canasterías, 10 carpinterías, 4 carbonerías y corralones de leñas, 8 confiterías, 5 constructores albañiles (que planificaban viviendas), costureras y modistas 89, 5 cigarrerías, 1 destilería, 2 escoberos, 53 estancieros, 17 fábricas, 1 farmacéutico, 2 fundidores, 4 fideleros, 9 fruteros, 20 herreros, 3 mantequerías, 7 mueblerías, 2 molinos (tahomas) 25 panaderos, 4 pescadores, 1 picador de tabaco, 1 químico, 5 sombrererías, 4 silleteros, 7 talabarteros, 9 tambos, 2 tapiceros, 2 tornerías y 15 zapaterías. Vale la salvedad –igual que anteriormente- que muchas actividades que hoy pueden considerarse de servicios, por aquellos años eran de producción, ante la ausencia de producciones seriales o maquinización.

Al crecer ostensiblemente la población a raíz de las constantes corrientes inmigratorias que recibe nuestro país, y que gran parte de ella decide establecerse en la pampa húmeda o en el interior de la Provincia de Buenos Aires, en esta etapa es que aparecen por oferta o o demanda, variados y diversos oficios, algunos productos de la especialización y otros de la audacia de quienes para sobrevivir, deciden encarar estas profesiones. Resulta sorprendente observar que en una ciudad como San Nicolás, existieran por ejemplo 97 almacenes al por menor , en el área de comercios, o que el rubro "dependientes" en el cual se incluían a todos los empleados públicos (municipales, provinciales, de seguridad, etc) fuera el rubro que más numera con 183 en una ciudad que registra 38 edificios públicos (sin especificar cuales ni de que características).

El año 1899 marca el registro en sus 39 calles relevadas por la Comisión de Fomento, la siguiente población económicamente activa del rubro servicios (en aquella época sin legislación laboral ni previsional, se trabajaba de joven o niño hasta que se pudiese o quisiese si los medios económicos lo posibilitaban); 29 abastecedores, 13 abogados, 1 acarreador, 3 afiladores, 6 Agencias (Comerciales), 35

Agentes Judiciales, 4 Agentes Marítimos, 1 agrimensor, 77 albañiles, 5 almacenes por mayor, 97 almacenes por menor, 1 almacén de música, 3 alpagateros, 1 armero, 5 barracas, 2 bordadoras, 5 café y billares, 1 canasteros, 2 canchas de pelota (Pelota a Paleta o Pelota Vasca), 50 carpinteros, 6 carnicerías, 7 casas de compra y venta, 3 casas de cambio, 45 cocineros/as, 34 cocheros, 3 cocherías, 2 colchonerías, 2 contadores públicos, 2 confiterías, y consúl o agentes consulares, 33 comerciantes, 16 comisionistas, 5 corralones, 22 corredores, 29 cigarreros, 1 clasificador, 7 club sociales, 1 dentista, 183 dependientes, 8 depósitos, 13 despacho de bebidas, 1 destilador, 1 electricista, 8 embarcaderos o depósitos de cereales, 169 empleados, 4 escribanos, 8 escribanos público de registro, 17 Escuelas o Colegios, 38 establecimientos públicos, 6 farmacias, 22 fondas, 3 fotógrafos, 7 ferreterías, 6 fruterías, 1 galera a Manantiales, 5 hojalatería, 3 hoteles, 13 herrerías, 5 imprentas, 1 importador, 3 ingenieros, 2 jardineros, 12 lavanderas, 1 lonero, 2 librería y papelería, 58 maestras y maestros, 11 maquinistas, 16 martilleros, 2 muebleros, 2 músicos, 13 mecánicos, 6 médicos, 13 panaderías, 5 parteras, 13 peluqueros, 2 periodistas, 28 pintores, 43 planchadores, 1 platero, 1 plomero, 2 prácticos del puerto, 2 buques y vapores, 3 relojerías, 3 restaurantes, 1 salón de lustrado de calzado, 4 sombrerería, 7 talabarteros, 2 tallistas, 3 talleres de armería, 3 talleres mecánicos, 2 talleres de encuadernación, 14 tiendas, 1 tintotería, 12 tipógrafos, 10 verduleros, 1 yesería y 45 zapateros.

| **Actividades Económicas de San Nicolás entre 1854 y 1917** | | |
|---|---|---|
| **Período** | **Producción** | **Servicios** |
| 1854-1885 | 45,71% | 54,29% |
| 1886-1917 | 23,57% | 76,42% |

*Tabla N° 5*

| **Principales actividades económicas de servicios en San Nicolás** | | |
|---|---|---|
| | **1854-1885** | **1886-1917** |
| Almacenes y pulperías | 87 | 97 |
| Fondas/Café/Billares | 9 | 27 |
| Mercerías | 2 | 14 |
| Boticas/Farmacias | 2 | 6 |
| Barberías/Peluquerías | 2 | 18 |
| Zapaterías/ros | 6 | 45 |
| Carpintería | 12 | 10 |
| Barracas | 14 | 5 |
| Cocherías | 1 | 3 |
| Tintorería | 1 | 1 |
| Hojalatería | 3 | 5 |
| Tiendas Prod. Imp. | 25 | 14 |

*Tabla N° 6*

Entre 1886 y 1917, San Nicolás tuvo 15 Intendentes. Fueron exponentes de una clase dirigente que expresaban los intereses de los comerciantes, ganaderos y pujantes nuevos industriales que apostaban a la producciones de bienes de rápido consumo local. En este periodo se intenta modernizar la ciudad y su campaña, se analizan propuestas de ferrocarriles que crucen su ejido (además de fortalecerse los trazados del tranvía tirado por caballos que se constituye en el primer medio de transporte público y de cargas de la ciudad). Se propone el empedrado de muchas calles que aún permanecían de tierra, se analiza construir un edificio para la policía local, municipio y casa de justicia, se embellece la zona céntrica y la Plaza de la Constitución, además de promover la instalación de un Lazareto Público para los enfermos contagiosos que no pueden ser atendidos en el Hospital local San Felipe, se facilita la instalaciones de otras familias de inmigrantes que recién llegan y apuestan a la producción industrial, como la familia Córdova que en 1892 fundan un establecimiento industrial a la orilla del Arroyo del Medio y además se planifica y se expande el ejido urbano hacia la zona sur de la ciudad, acercando los servicios básicos a la zona pobladas de quinteros o promoviendo los molinos harineros como el de Santa Clara o la planta de papel de Ferruccio Casatti en lo que luego se conocería como Villa Hermosa cerca de San Nicolás. Además de apoyar el saladero que luego se convertiría en el primer frigorífico en exportar carne ovina de toda Latinoamérica rumbo a Europa. En fín, fueron numerosas la obras que se encararon por esta clase dirigente conservadora políticamente, liberal en lo económico y exponente de esos intereses económicos más importantes de los diversos sectores que componían la vida económica local y que no en pocas veces se fortalecían mediante compromisos y matrimonios que unían a familias de distintos sectores.

Además la sociedad estaba constituída por habitantes que llevaban muchos años radicados en la ciudad, algunos de los cuales sin alcanzar un gran desarrollo económico constituían la mano de obra asalariada de la cual se van a munir diversos establecimientos fabriles que trabajarán con materias primas del modelo agroexportador (fábricas de jabones, graserías, curtiembres, de velas, cigarrillos, etc). Un sector integrado por inmigrantes que en constantes oleadas llegan a la ciudad. Los primeros de ellos mediante capitales que trajeron o con el rudo trabajo y esfuerzo, son quienes lograron adquirir tierras a las cuales les practican el cultivo de frutales y viñedos, constituyendo en su momento un sector extremadamente pujante en la ciudad y que va a requerir anualmente bastante mano de obra (trabajadores llamados golondrinas, pues su labor es por periodos) para la vendimia o cosechas en los campos. Las siguientes oleadas de inmigrantes deberán conformarse con emplearse en las quintas, en el campo como carpidor, trabajar en el puerto o lanzarse al cuentapropismo ejerciendo sus conocimientos previos en alguna actividad u oficio o inventándolos sobre la marcha.

Un importante sector mercantil fue el de familias de inmigrantes que van a consolidar importantes fortunas, que también en parte se invertirán en nuevos emprendimientos además de la educación de sus hijos que se incorporaran en el futuro a la clase dirigente local. También van a descollar quienes adquirieron un nivel educativo que socialmente les permitió vincularse y progresar en los diversos estamentos políticos y gubernamentales públicos y entidades privadas. A la pequeña burguesía comercial que nacía al ritmo incesamente del tráfico mercantil, se incorporaban quienes hacían grandes negocios como proveedores del Estado municipal o provincial, además se le sumaba el sector de jóvenes profesionales (abogados, martilleros, médicos, ingenieros, etc) que van a convertirse también en la clase dirigente de instituciones y entidades en las primeras décadas del siglo XX.

Para vislumbrar este proceso, hay considerar que en esa etapa del "Orden y Progreso" propugnado desde las más altas esferas políticas nacionales, el origen y desarrollo profesional de cada uno de esos Intendentes que conducen los destinos locales en aquellos momentos de profunda transformación. Todos vivían en el cercano casco céntrico de la ciudad, fueron propietarios de sus viviendas y otros además de estancias, quintas y campos. Eran administradores, martilleros públicos, militares que por circunstancias políticas tuvieron que tomar parte en los convulsionados momentos de la federalización de Buenos Aires y el surgimiento de la UCR, periodistas locales de gran prestigio, en gran número miembros del Poder Judicial, economistas y hacendados, comerciantes, agentes judiciales o abogados con estudios jurídicos

además de ingenieros. Esa era la base de una sociedad que ansiaba transformarse y emular a la ciudad de Buenos Aires en cuanto a su desarrollo y esplendor.

El 16 de Septiembre de 1899 la flamante Sociedad Puerto San Nicolás propone pavimentar las calles Rivadavia y Buenos Aires (se refiere a calle Alem) en las condiciones de cualquier otro licitante. Ya estaba claro para muchos, que esta nueva Sociedad no consideraba que el Puerto de Cabotaje podría continuar prestando eficaz servicios como en el pasado, por los problemas que presentaba y aquí se detallaron, por el incesante tráfico comercial que aumentaba día a día imponiendo nuevas normas y dinámica de trabajo y el cambio de calado y medidas que estaban experimentado la flota marítima en todo el mundo cuyos buques habría que hacer llegar a nuestro puerto. Por entonces se aprueba un proyecto de empedrados con la empresa Gard, para la zona comprendida desde el pie de las bajadas de calle Puerto y Guardias Nacionales hasta el extremo del puerto antiguo.

El 4 de Octubre del mismo año, se sanciona una resolución por la cual se autorizaba a la Intendencia a gestionar con los propietarios respectivos, la apertura de la calle Buenos Aires (Alem) hasta el puerto a construir por los señores Díaz, Atucha y Cía. que en realidad era la Sociedad Puerto San Nicolás. Otro particular hecho sucede el 18 de Noviembre de 1889, cuando desde la Barraca de Dorthious, sucesores de Terrassón y Cía, se envía a Londres 38.000 arrobas de lana de la última cosecha preparadas en 1.012 fardos. Todo esto fue embarcado en el vapor francés "Medoc". Cabe destacar que una arroba pesaba 11,50 kgrs por lo que el total serían 437.076 kgrs distribuidos en fardos de 431,89 kgrs aproximadamente cada uno.

Hay que destacar que sin bien San Nicolás ya contaba en esta época con dos ramales ferroviarios que la unían con diversas regiones, el único que llegaba a la región portuaria local era el Ferrocarril Central Argentino (Ramal Pergamino-San Nicolás). El otro ferrocarril (Ramal Buenos Aires-Rosario) se negaba a unir un empalme con éste por una feroz competencia que se aplacaría poco tiempo después con su fusión en 1901.

Para 1903 no se habían producido grandes avances en la construcción de las nuevas y prometidas instalaciones por parte de la Sociedad Puerto San Nicolás. En consecuencia:

> *"Como no se ha dado cumplimiento a lo pactado ni se ha hecho eco de nuevos pedidos de prórroga, el Poder Ejecutivo ha declarado caduca la concesión anterior. La Sociedad, impuesta de tal resolución, por nota del 1 de mayo de 1903 ha solicitado al Congreso la ratificación de su antigua concesión, o en caso de no ser posible, el otorgamiento de una nueva. Senadores, donde ha tenido entrada el 18 de julio y Diputados, el 14 de setiembre, sancionan la Ley N° 4210, promulgada el 22 de setiembre. En su artículo 1º se otorga a la Sociedad Anónima Puerto de San Nicolás la concesión para construir y explotar por el término de setenta años a contar de la fecha de la misma, un puerto comercial para buques de ultramar y cabotaje, en terrenos de su propiedad en el Partido de San Nicolás, entre los parajes conocidos como Saladero San Luis y arroyo Ramallo, lugar que actualmente se conoce como Puerto Nuevo."*[47]

Cabe señalar que por entonces, el Estado Nacional realizaba varias concesiones portuarias como la expresada anteriormente. La ley 504 por 80 años al puerto de Ibicuy, Ley Nº 2.346 por 70 años a Dock Sud, Ley 5.574 por 60 años a Arroyo Parejas (Bahía Blanca), Ley 3.885, por 40 años a Rosario.[48]

[47] CECCHI Edgardo Cfr ibiden ant.
[48] GANDINI Remo **EL PUERTO DE ROSARIO**, Facultad de Cs Económicas de la UBA. Biblioteca Alfredo

A fines de Agosto de 1903 se constituyó una entidad llamada "Asociación Popular Pro Puerto" que junto con la Bolsa de Comercio y la Sociedad Rural de Rosario, gestionaron para evitar la concesión a esta Sociedad Puerto. Para dicho fin enviaron sendas notas a las autoridades nacionales, alertando de los problemas y perjuicios que ocasionaría una firma monopólica de dicha envergadura. Sus alertas y reclamos no fueron tenidos en cuenta. Por entonces las actividades del Puerto de San Nicolás en importancia, la ubicaban detrás del Puerto de Buenos Aires y Rosario.

Para 1903 las obras del Puerto que habían sido otorgadas al ingeniero Enrique Álvarez de Toledo no habían obtenido aún la aprobación del Ministerio de Obras Públicas. En 1905, el ingeniero incumplidor se presentó, con Benjamín Dupont, para solicitar le fuese concedido un permiso de construcción y explotación de un puerto comercial en Bahía Blanca (Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, 1905, t.1, p.326.)

El 17 de Julio de 1904 se coloca la piedra fundamental de las obras del llamado localmente "Puerto Nuevo" y al que se denominará más tarde. "Puerto de Ultramar".

El acta respectiva dice así:

> *"En la ciudad de San Nicolás de los Arroyos, provincia de Buenos Aires (República Argentina) a los 17 días del mes de Julio de 1904, convocados los abajo firmantes, a celebrar la fiesta de la colocación de la piedra inaugural de las obras del puerto, que se va a construir en cumplimiento de la ley de Congreso número 4210, contratadas con la compañía de Obras Públicas del Río de la Plata Limitada, estando prepresentadas las autoridades nacionales, provinciales y municipales y numerosos pueblo. Las obras se inauguran depositando en una caja de plomo dentro de otra de piedra esta acta y numerosas medallas y monedas en el recinto de lo que será la Aduana del Puerto, invocando a Dios Todopoderoso bajo cuya divina protección ponemos las obras y porvenir de este puerto "firmamos la presente fecha ut supra (la redacción de este documento pertenece al Señor Ghisolfi): Las obras se empezaron el 1 de Agosto de 1904 y el 16 de Agosto de 1905 vinieron con el rector de la Facultad de Ingeniería y el profesor de la misma Ing. Humberto Canale los estudiantes del ultimo año de ingeniería a ver las obras que ya estaban muy adelantadas, habiéndose servido un almuerzo a la comitiva y a varios invitados de nuestra ciudad en el flamante edificio de la Aduana (datos facilitados por el Sr. Ghisolfi). El proyecto del Puerto Nuevo de San Nicolás, que obtuvo el Diploma de Medalla de Oro en la Exposición Internacional de las Industrias y del Trabajo de Turín en 1911, es del ingeniero de la oficina técnica de la empresa constructora "Compañía de Obras Públicas del Río de la Plata Ltda" don Ariodante Ghisolfi quien dirigió las obras en construcción desde los primeros días de Agosto de 1904 hasta el 16 de Mayo de 1906. Fue inspector de las obras por el Ministerio de Obras Públicas el Ing. Waldino Molina y por la Sociedad Puerto, el ingeniero José Mazzeri. En la ya mencionada fecha, 16 de Mayo de 1906 estaban construídos los edificios de la Aduana, usina eléctrica, tres galpones de exportación sobre la barranca, 260 metros de muelle parte en curva y en parte recto, 4 trincheras, 4 viaductos metálicas con correa sin fin, estación de carga con balanzas de puente hasta 60.000 kgrs, tanque de aguas corrientes, casilla de bombas eléctricas, casa*

*para alojamiento de obreros, vías férreas, tinglado doble sobre la barranca, instalaciones de agua y de electricidad, grúas eléctricas y alambrados. Al rescindir el contrato entre la Compañía de Obras Públicas y la Sociedad Puerto de San Nicolás, los últimos cien metros de muelle y el galpón de importación sobre dicho muelle, fueron construídos por la empresa de los ingenieros Vinent, Jauregui, bajo la dirección del Ing. Luis Laporte, el resultado de estas últimas obras fue, como todos los sabemos, sumamente deficiente. Antes que la Compañía de Obras Públicas fuera encargada de mandar hacer estudios y proyectos del Puerto Nuevo el Ing. Enrique Alvarez de Toledo había preparado otro proyecto que consistía en transformar parte del terreno desde la calle Rivadavia hasta el Río Paraná en un gran plan inclinado, con vías férreas en zigzag por las cuales los trenes de carga que llegaban con cereales debían bajar al muelle dónde las bolsas serían cargados a bordo de los barcos mediante guinches. Este proyecto fue desechado por la oficina técnica de la compañía de Obras Públicas la que a su vez presentó un nuevo proyecto que sometido a examen de Mr. Loweday administrador del FCCA lo aprobó plenamente porque encontró que al hacer llegar los trenes por vías perpendiculares al muelle, en vez de hacerlo por vías paralelas, se evitaba hacer maniobras y por consiguiente no había perdida de tiempo. Se trataba de algo muy parecido a las instalaciones portuarias de Cardiff, para el embarque de carbón en el Roath Bassin.*[49]

Durante el año 1902, en los puertos del país se realizaron diversas medidas de fuerzas en reclamo de mejores salarios y condiciones de trabajo. De esa forma, las huelgas llegaron a los puertos de Villa Constitución, San Nicolás, San Pedro y Ramallo realizadas por estibadores y trabajadores del sector, dejando inmovilizadas las actividades de embarque y desembarque.[50]

Ariodante Ghisolfi fue un técnico italiano que a fines de 1902 se integró a la Compañía de Obras Públicas del Río de la Plata, que tenía una sede central en Londres. En la misma fue responsable de de la Oficina Técnica, ocupándose entre otras de las obras del tranvía a vapor de La Plata a Abasto, de un puente sobre el río Colorado, de la dirección de las obras de Puerto Unzué y de las usinas eléctricas de Chascomús y Concepción del Uruguay.

[49] DE LA TORRE José E. Cfr HISTORIA EDILICIA DE SAN NICOLAS (1854-1910) - 1943 ibidem
[50] SANTELLA Agustín y ANDUJAR Andrea, **EL PERÓN DE LA FÁBRICA ERAMOS NOSOTROS**, Las luchas de Villa Constitución 1970-1976, Desde el Subte Editorial, Bs As. 2007 Pág. 12

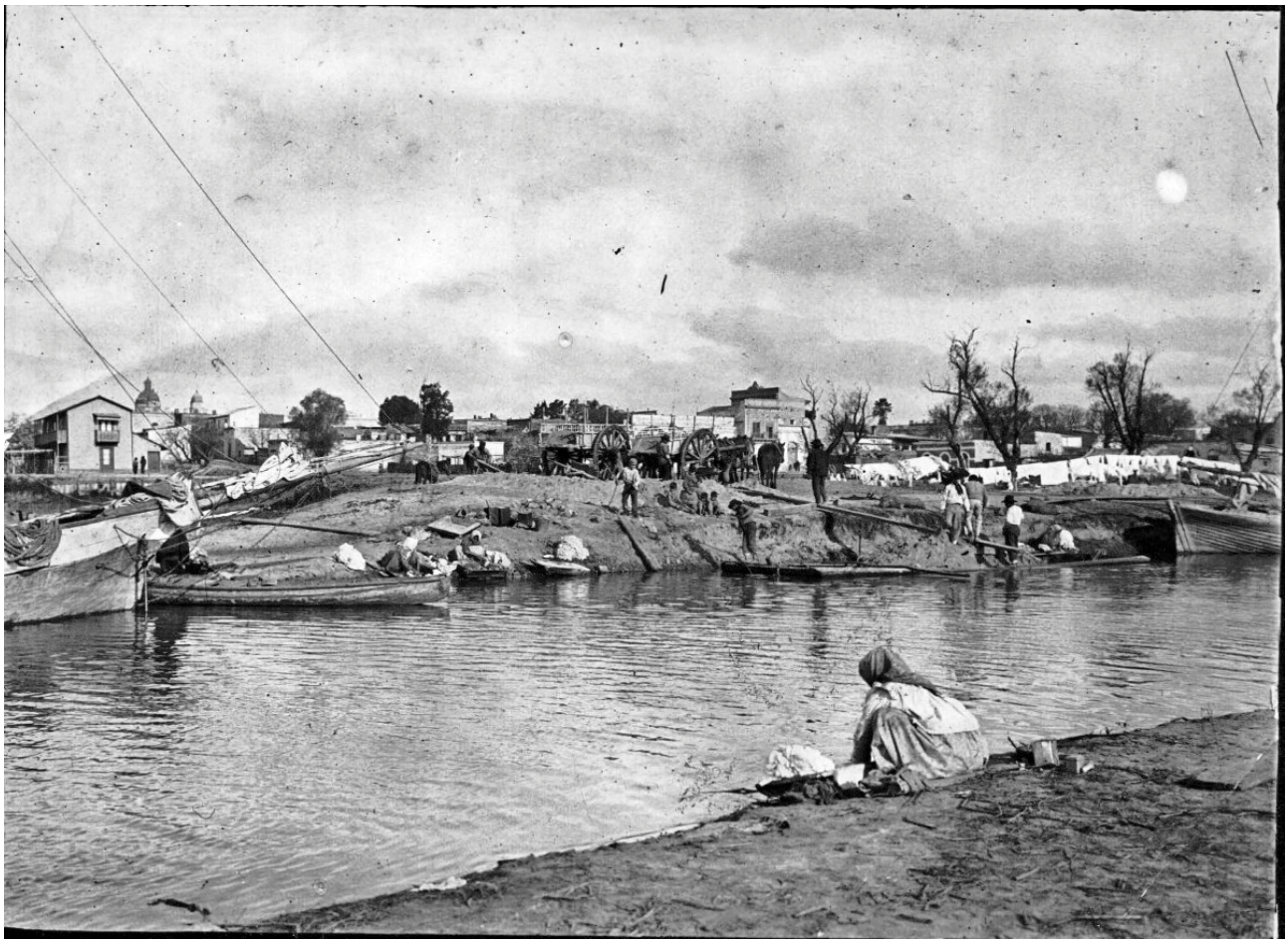


*Imagen Nº 4 Zanja de Doña Melchora en primer plano- Casilla de Menchaca por el fondo.*
*Foto gentileza de César Bustos*

Al año siguiente (1903) formando parte de la misma firma, fue el responsable de proyectar y dirigir las obras del Puerto Nuevo de San Nicolás, ciudad en donde se radicó junto a su familia. Apenas dos años después (1905) la Compañía de Obras Públicas del Río de la Plata finalizó con su contrato pues la concesionaria, Sociedad Puerto San Nicolás, popularmente conocida como "la sociedad fantasma", no cumplía adecuadamente con las obligaciones establecidas. Según Ghisolfi escribiría tiempo después, el proyecto original de la Sociedad Puerto tenía fallas, entra las que destacaba el proyecto realizado oportunamente por el ingeniero Enrique Álvarez Toledo en 1889 el cual sostiene, que de haberse llevado a la práctica habría causado un mal irreparable. El técnico italiano, elaboró un proyecto nuevo, que fue aprobado primero por la empresa constructora para la cual trabajaba, luego por la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás y más tarde por el Ministerio de Obras Públicas en el mes de Junio de 1904. Al mes siguiente, el 17 de Julio comenzaron las obras con la instalación de la piedra fundamental en el lugar dónde se instalaría el edificio de la Aduana (hoy sede de la Prefectura Naval Argentina)

*Imagen Nº 5- Zanja de Doña Melchora y Puerto de Cabotaje-*
*Foto gentileza de César Bustos*

Según Obregón[51] *"El centro de Cabotaje Nacional, formado en 1905 por armadores nacionales, realizó gestiones tendientes a la sanción de una ley de cabotaje nacional que protegiera el movimiento entre puertos nacionales y a países limítrofes. La ley 7049 es sancionada en 1905 para el ejercicio del Cabotaje Nacional, y fue sustituida por la ley 10.606 de 1918, que mantuvo el principio de la reserva de la navegación de cabotaje para los buques de bandera nacional. En este marco jurídico es que el Estado Nacional inició la construcción de puertos de cabotaje, en muchos casos como obras complementarias a los ya existentes puertos de ultramar concesionados a empresas privadas. En el año 1918, el Diputado Nacional de extracción radical por el distrito de San Nicolás, Ing. Juan B. Arámburu, presentó ante la Cámara de Diputados un proyecto para que el Poder Ejecutivo efectuara los estudios con vías de proyectar las obras necesarias para rehabilitar el antiguo puerto de cabotaje, incluyendo el dragado del riacho del Yaguarón. El proyecto fue aprobado por ley 10.285 del 1° febrero de 1927."*

[51] Cfr OBREGÓN Rosana Luján. Bib. Configuración de la Infraestructura portuaria del Delta Medio del Río Paraná.

*Imagen Nº 6 Zanja de Doña Melchora, hacia el sudoeste, al centro Avda. Alberdi.*
*Foto gentileza de Cesar Bustos.*

El cese de la Compañía contratada para la construcción del puerto y el cese de las actividades de Ariodante Ghisolfi hizo que la Sociedad Puerto siguiera adelante con las obras bajo la supervisión de otro profesional. De esta manera se concluye el muelle que estará integrado principalmente por dos partes; el de exportación, el que estaba con sus canaletas de carga y los galpones de depósito sobre la barranca y se encontraba al entrar al puerto, cerca de la estación del ferrocarril (actualmente Parque San Martín) y el de importación con su galpón junto al muelle, ubicado al fondo, próximo a lo que es hoy la iniciación de la ruta nacional Nº 188 (el Km 0 de la ruta 188 está ubicado en el galpón de la ex usina aproximadamente a la mitad del muelle de Puerto Nuevo).

El proyecto que abandona Ghisolfi dejándolo en manos de la Sociedad Puerto, había obtenido Diploma y medalla de Oro otorgado por el Jurado Internacional de la Exposición Universal de Turín (1911), por su obra titulada "Estudio y Proyecto del Puerto de Ultramar de San Nicolás". Se componía de una especie de escrito o monografía que contenía datos geológicos, estadísticos, observaciones meteorológicas, estudios geológicos y un análisis sobre la importancia comercial de la ciudad de San Nicolás juntamente a otros datos y estudios técnicos del proyecto del puerto. Junto a láminas ilustrativas, planos y detalles de las construcciones (viaductos, muelles, tanques, edificios, maquinarias, etc.) formaban un volumen al cual se le adjuntaban muestras de los materiales utilizados en la construcción y muestras de la constitución geológica del subsuelo de la barranca local y del fondo del Río Paraná.

*Imagen Nº 7 El Puerto de Cabotaje, a principios del siglo XX.*
*Foto gentileza de César Bustos*

Del puerto de San Nicolás se ocupó "La Ingeniería" la principal revista técnica de la República, órgano del "Centro Nacional de Ingenieros" considerándolo como uno de los puertos más modernos, y los nicoleños no han de haber olvidado la visita que a objeto de estudio hicieron a las obras los estudiantes de ingeniería de la Capital Federal, acompañados por sus profesores.

> *"Los concesionarios del Puerto de Rosario, La competencia con Rosario: La magnitud de las tareas proyectadas no podía dejar de inquietar a los concesionarios del puerto de Rosario, que prontamente hicieron llegar a la Cámara de Diputados un petitorio firmado por 450 vecinos, encabezados por el representante de aquélla sociedad, el ingeniero Abel Pagnard (Ensick, Oscar L., El puerto de la ciudad de Rosario. Su proceso histórico, UNR, Facultad de Ciencias Económicas, Separata Nº1, 1979, p. 124, Congreso Nacional, Diario de Sesiones de la H. Cámara de Senadores de la Nación (en adelante DSCSN), tomo 1, 435.) El 3 de setiembre de 1908 se autorizó un proyecto de ley que permitía a Pagnard construir y explotar un puerto comercial en el arroyo Pareja (Bahía Blanca), que al año siguiente fuera transferido a 'Bunge y Born' (p.505). La duración de la concesión era de 70 años, transferible; tenía numerosas cláusulas restrictivas, con depósitos previos obligatorios, plazos para la ejecución de las obras por secciones, y la explícita sanción de la caducidad del contrato en caso de incumplimiento; p. 489).Entre los considerandos se destacaba la "ruinosa competencia" que les haría "la imprevisora*

*y perjudicial nueva concesión", (...)"privilegiada y odiosa respecto a la que sirve de base para la construcción y explotación del puerto de Rosario" (DSCDN, 13 de agosto de 1903.) . La empresa francesa, a través de sus voceros, no pedía una respuesta negativa al proyecto nicoleño, sino que las concesiones fuesen otorgadas equitativamente, y en consecuencia los beneficios que el Gobierno pretendía controlar mediante la igualdad de tarifas, no resultasen un favoritismo encubierto –como de hecho sucedería-, dados los menores costos operativos de San Nicolás. No podría afirmarse que existiera de parte del poder Ejecutivo o de las Cámaras, una disposición abiertamente negativa hacia la firma extranjera, pero sí que hubieron intereses encontrados, pues a poco de otorgarse la concesión a la Sociedad de San Nicolás, se inició una investigación parlamentaria sobre el contrato del puerto de Rosario, la cual habría de extenderse durante tres años, hasta que el presidente Alcorta, y su ministro Tedín decidieron desestimar el pedido de rescisión del mismo, a la espera de la culminación de las obras, a fin de poder luego, en consecuencia, justificar el valor de lo invertido, en caso de una eventual indemnización (DSCSN, 1904 y 1907, t. 1, p. 86.)*[52]

La construcción comenzó el 1º de Agosto de 1904 y finaliza en 1906 Se tiene conocimiento de un derrumbe en 1905. Estas primitivas instalaciones contaban con dos muelles que se destinaban a la importación y exportación, tres galpones sobre la barranca, un acceso ferroviario y para el muelle se empleó madera curupay. El Dr. Alberto Alberti, fue un famoso médico de San Nicolás que había nacido en Italia en 1857 y se había radicado en la ciudad en 1882. Se desempeñó en el Hospital San Felipe realizando investigaciones y convirtiéndose en un pionero de la neurobiología. Fue director de ésta institución entre 1884 y 1895. En 1906 a pedido de la Sociedad Puerto San Nicolás, realizó gestiones ante el gobierno nacional con miras a obtener una concesión para el establecimiento de una línea férrea que uniría el Puerto de San Nicolás con la localidad de General Arenales. Las obras en el Puerto venían sufriendo injustificables postergaciones, se retomaban las acciones y luego se paralizaban ante un constante crecimiento del comercio exterior.

La opinión pública local, alimentada por las noticias volcadas en los periódicos, veía con preocupación que el antiguo Puerto de Cabotaje perdiera su importancia y valor, volcándose toda la atención a la nueva iniciativa en la sección de embarcaderos y Puerto Nuevo. En su nuevo emplazamiento (actual Parque San Martin) se utilizaban un sistema de canaletas que habían sido de propiedad particular y que permitían un embarque rápido y eficaz, mediante el uso de vagonetas. Era un método rápido y económico para los empresarios. Reducía ostensiblemente la cantidad de trabajadores portuarios que igualmente para la economía local seguían siendo importantes. Estas canaletas (algunas de sus antiguos vestigios suelen observarse hoy en día desde el río) sumaban alrededor de treinta y seis y habrían pertenecido a siete casas conocidas que se dedicaban a la comercialización y exportación de granos: *'"Bunge y Born'; 'Brauss, Mahn y Co.'; 'Teodoro van der Hayden'; 'Juan L. Somoza'; 'Otto W. Wiengreen'; 'Genoud, Benvenuto, Martelli y Cía.'; y 'Felipe Somoza y Cía.' Por estos simples conductos de chapa de zinc, la Sociedad Puerto pagó $3.500.000 m/n en acciones de la propia firma, por lo cual las exportadoras pasaron a ser socias de la misma, al tiempo que mantenían sus antiguos bienes, participando de allí en más de los que la Sociedad adquiriese previamente, y gozando de todos los beneficios que la co-propiedad del puerto les otorgaba, despachando gratuitamente sus embarques, en lo que Mitre denominara*

[52] Cfr HARISPURU Adela bib.op. cit

*"una especie de cooperativa" (DSCSN, 2 de julio de 1907, t. 1, p.177."* (HARISPURU Adela).

Todos sabían que para entonces, la Sociedad Puerto no había cumplido en tiempo sus obligaciones además de no presentar un presupuesto adecuado y ofrecer estudios y planes a futuro. De esa manera para 1905 se habilitaba nuevamente el viejo Puerto de Cabotaje e instó a que las obras iniciadas en la sección embarcaderos se culminen como así también en la sección del Puerto Nuevo en la desembocadura del Arroyo Ramallo. Durante la gestión como Gobernador de la Provincia de Buenos Aires de Ignacio Darío Irigoyen que pertenecía al Partido Autonomista Nacional, se obtiene un decreto el 11 de Julio de 1908 dónde se acuerda esta concesión (del Ferrocarril a General Arenales) en el marco de la Ley de Ferrocarriles Económicos de la Provincia.

Antes de finalizar esta capítulo dedicado al antiguo Puerto de Cabotaje o primer Puerto de San Nicolás, vale la pena destacar que la irrupción en la escena económica de la ciudad del cada vez mayor flujo comercial en la zona de Cabotaje, encendió las iniciativas particulares de generar grandes negocios en tu entorno y del Estado también por ampliar lo mayor posible estas instalaciones portuarias.

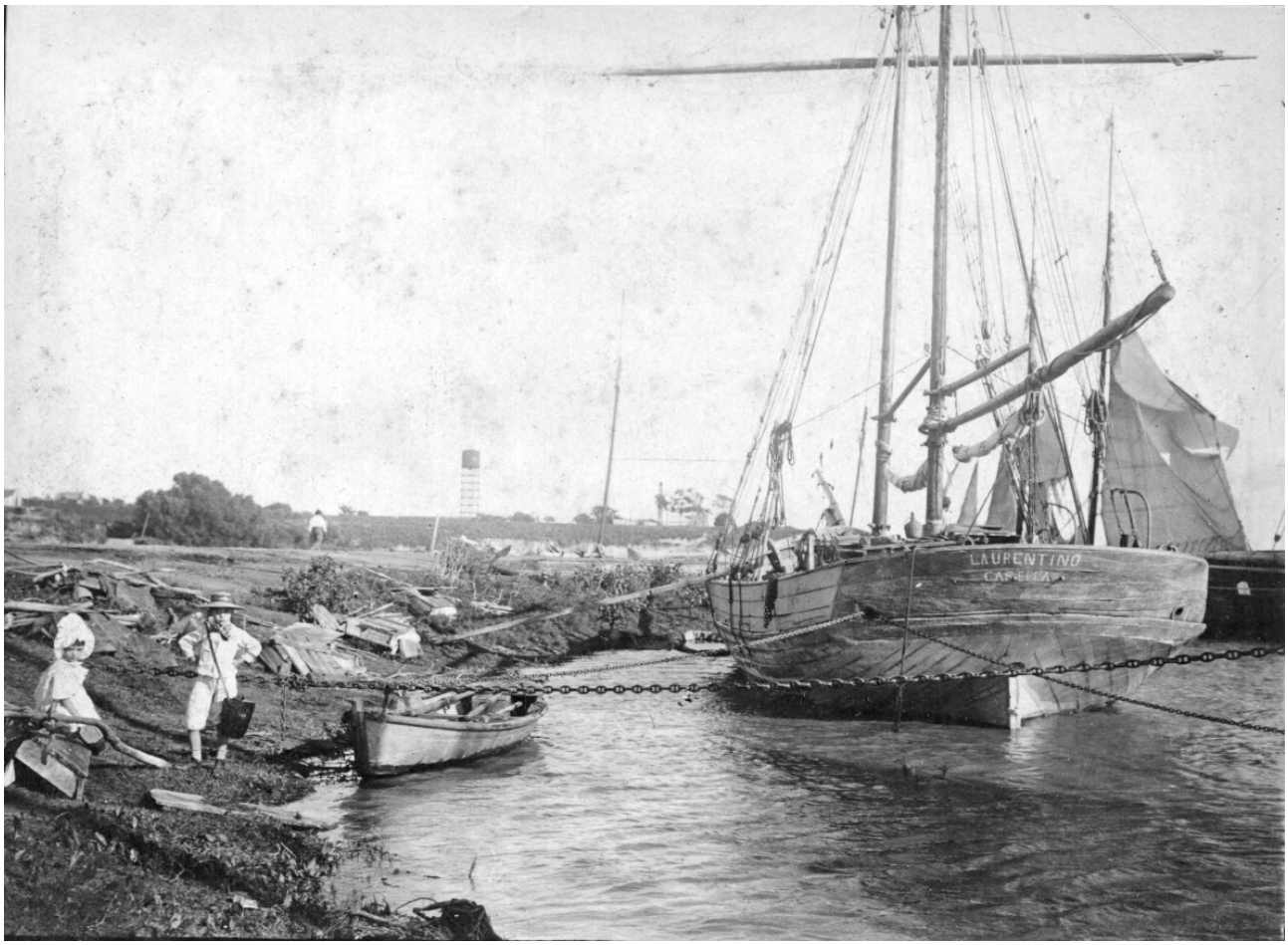



*Imagen Nº 8- Zona del Cabotaje hacia el noreste, entre León Guruciaga y Alberdi. Año 1905.*
*Foto gentileza de César Bustos*

Esto dio lugar a una sucesión de compras, ventas, adquisiciones, expropiaciones, cuya dinámica no alcanzó a registrar y legalizar adecuadamente un Estado que estaba asistiendo a su consolidación como tal, en un país dónde todo debía crearse y se carecía de experiencia y registro en archivos de tales actividades. Por ejemplo, no aparecía claro para muchos la propiedad de las zonas comprendidas entre el filo de las barrancas y el cauce ordinario del Yaguarón o riacho como muchos llamaban. Ello quedó claro en 1856 por ejemplo, cuando el Gobierno tuvo que dictar una resolución que llevó la firma de Dalmacio Velez Sarfield antes las gestiones de los descendientes del matrimonio Aguiar-Ugarte quienes reclaman sus derechos de propiedad de los bañados próximos al puerto de Cabotaje. En dicha oportunidad se sostuvo que *"No importando la cláusula que extiende o limita los terrenos hasta el fondo de algún río o de la mar, y no ser limitados por su antiguo peñón o barrancas que las distingue, estando también declarado por el art. 2 del decreto del 27 de Septiembre de 1825, que las mercedes de terrenos públicos solo pueden comprender los bañados, cuando expresamente ellos y médanos estén concedidos, y no habiendo presentado Don Pedro N. Rodríguez y Don Antonio Salinas los títulos de propiedad que dicen tener los bañados de que en este expediente se tratan y lejos de eso resultando por el extracto que ellos mismos hacen de unos títulos, que estos a la merced de donde ellos se originan, solo tienen la clausula con frente al Río Paraná, el gobierno de conformidad a lo resuelto en otros expedientes declara que la Municipalidad de San Nicolás de los Arroyos, debe continuar con la total y exclusiva propiedad de los bañados comprendidos en la jurisdicción del Partido y muy especialmente en los contiguos al Puerto de San Nicolás con los declives de la barranca, respetando que tenga a dichos bañados y se les declaren expresamente de la propiedad de ello".*

Otro caso similar ocurrió en Octubre de 1945 cuando intervino el Juzgado de 1ra Instancia Civil y Comercial Nº 1, Secretaría Nº 2 ante una solicitud de un vecino cuya vivienda estaba próxima a donde unos años después se instalaría el Monumento al 1er Combate Naval Argentino. Esta instancia judicial solicitaba al entonces Comisionado Municipal si una fracción de terreno sobre la cual se trataba de prescribir como posesión treintenaria era o no de dominio municipal. En ese oficio, la autoridad judicial dejaba en claro que *"la fracción que se pretende preescribir forma parte del bajo o bañado como así se denomina desde el año 1580 a las tierras situadas al norte de las barrancas en ésta Provincia. Las zonas de tierras comprendidas entre el cauce ordinario del río y el pie de la barranca se llamado bañado. Estas tierras –los bañados- permanecieron desde esa fecha- que es de la fundación de Buenos Aires- por Don Juan de Garay, libres del dominio privado hasta que oportunamente fueron desafectados del uso público por la autoridad competente reservando una zona de 150 varas (aprox. 126 metros) para ribera y varias fracciones de mayor extensión para uso público. Me refiero a la ley del 3 de Noviembre de 1870 y decreto del 27 de Noviembre de 1873 por el cual se asigna la extensión de 150 varas. Numerosas fueron las cuestiones suscitadas por la posesión, dominio y propiedad de los bañados sobre el Río de la Plata y Río Paraná y para cuya dilucidación hubo de partir del Repartimiento de suertes hechos por Don Juan de Garay en 1580. Todas las suertes y mercedes otorgadas, partían desde las barrancas hacia tierra adentro, es decir, se referían a las tierras firmes o tierras altas. El límite de la propiedad privada era el borde superior de la barranca lo que por otra parte así disponían las leyes de Partidas. Posteriormente el amojonamiento se hacía sobre las barrancas. Los bañados, es decir, la franja de tierra comprendida entre las barrancas y el cauce ordinario del río, permanecieron realengos. Excepcionalmente se otorgaron mercedes que solo a ellos se referían y en estos dos casos los expresaban claramente."* El oficio además instaba a respetar la ribera como espacio público. También la confusión se produjo entre organismos gubernamentales, ya que se produjeron cesiones y compras entre particulares, Municipio, organismos nacionales y provinciales sin que los mismos queden debidamente registrados o actualizados sus registros.

*Imagen Nº 9- Puerto de Cabotaje. Carro y Velero- Foto gentileza de César Bustos*

Esto quedaba evidente cuando se trataba de rellenar los bañados (que hoy son tierras que forman parte de la Plaza de los Inmigrantes, sobre Guardia Nacional, León Guruciaga, Alberdi y Costanera Juan Manuel de Rosas) o cuando se buscaba abrir esta última arteria, que con el tiempo se la denominó "Alameda 2 de Marzo" hasta entrados los 90' del siglo XX. A mediados de la década del 40', el Municipio solicita una cesión de terrenos en la zona portuaria de Cabotaje, la que se otorga en forma precaria y gratuita. Está se sumaba a otra vigente desde el año 1932 y estipulaba entre otras cosas el paulatino relleno por parte del Municipio de esas zonas bajas. Inexplicablemente el organismo nacional (Dirección General de Aduanas) informa que se carece de antecedentes con respecto a la propiedad del terreno y que no habría inconvenientes en acceder a lo solicitado. El expediente sigue recorriendo los amplios pasillos de la burocracia gubernamental hasta que en Enero de 1943 con la firma del Presidente Castillo, se expide un decreto presidencial donde *"se autoriza a la Municipalidad de San Nicolás a utilizar con destino a Plaza Pública , la superficie de terreno que se determina en el Preámbulo , con sujeción a las siguientes condiciones: a) La cesión es de carácter precario y gratuito y podrá ser dejada sin efecto en cualquier oportunidad en cuyo caso la Municipalidad nombrada deberá proceder al desalojo del terreno dentro del plazo que se estipule para ello no pudiendo en tal caso, invocare derecho alguno ni solicitarse indemnización o compensación alguna y b) La concesionaria no dará el terreno en cuestión otro destino que no sea el expresado , ni podrá utilizarlo para levantar en el, instalaciones permanentes, es decir edificios u otras obras que en determinada circunstancia*

*puedan dificultar la restitución de las cosas a su estado primitivo"*[53]. Sin embargo para entonces se había producido ya un cambio de gobierno en las distintas esferas y particularmente en el Municipio el que recibe un dictamen de su asesoría legal advirtiendo que lo actuado por el Comisionado Echeverría sobre este tema era *"improcedente y contraria a los intereses confiados a él por cuanto la manzana en la cual está ubicado el terreno en cuestión, pertenece al dominio municipal por la ley 625 de ejidos del 3 de Noviembre de 1870 y otras leyes de tierras, por la ley 4687 Orgánica de las Municipalidades y por los Artículos 2340 y 2344 del Código Civil."* Censura con rigor dicho dictamen la gestión del Dr. Echeverría al que considera que actuó con mala información y desconocimiento "*ya que ni el Ministerio de Hacienda ni el Ministerio de Obras Públicas demuestran que poseen títulos de propiedad"* criticando también a los organismos nacionales que dieron curso favorable a la solicitud *"como si fuesen dueños"*. Afirmaba también ese escrito que la totalidad de la Manzana N pertenece al dominio municipal. En consecuencia el Asesor Letrado, en Septiembre de 1945 aconseja a las autoridades municipales a gestionar se deje sin efecto el decreto presidencial. Esto se inicia el 11 de Abril de 1946 y comienza el expediente a recorrer nuevamente distintas dependencias nacionales que dan visto al mismo, pero en una instancia a nivel nacional se aconseja que antes de derogar el decreto se envíe a los archivos correspondientes pues se halló que en un censo de bienes del Estado realizado en 1939 en el sector de "cargos" un documento que manifestaba que *"el terreno fue adquirido en el año 1886 por compra a Don Norberto Ruíz, siendo los linderos: al S.O. Calle Guardia Nacional, S.E. herederos de Carmen Muñoz, N.O. testamentaria de María del Rosario Medina y Aguiar, N.E. con el Río Paraná, una parte compuesta de 1.109,40 mts y otra parte de mts cuadrados 15.248,08, comprada en el año 1887 a los Sres Rufino y Eudoro Rufino Nuñez siendo sus límites los siguientes: S.O. Calle Guardia Nacional, N.O. mediando una zanja de desagüe, con propiedad de Félix Reynoso, S.E. con la fracción comprada a Norberto Ruíz ya descripta , N.E. con el Río Paraná. No hay antecedentes ni estos terrenos están medidos, no amojonados siendo en parte cubiertos por las aguas del río, los hace imposible tomar medidas (actualmente la Municipalidad está rellenando con basura)"* Esta novedad hizo que las actuaciones continuaran al Registro de la Propiedad de la Provincia dónde se determina el 22 de Agosto de 1946 que la propiedad figura a nombre de la Municipalidad, que fueron parte de un plan de extensión que no se realizó de las instalaciones portuarias y alrededores y que las tierras fueron adquiridas en diversas etapas (1883, 1886 y 1887. Además se pudo establecer que para 1918 existían en la zona los siguientes bienes propiedad de la Nación: 1) Con destino al Muelle Nacional, un terreno de 17,20 ms de frente al S.O. por 64.50 mts de fondo cuyo precio era de $ 4.937,60, Tenía como límites, por S.E. con herederos de doña Carmen Muñoz, por el N.O. con la testamentaria de Doña María del Rosario Medina y Aguiar y por su fondo al N.E. con el Paraná. Fue adquirido del Sr. José Norberto Ruiz, representado por el Sr. Alberto H. Almirón y por el Superior Gobierno de la Nación. La escritura fue otorgada el 4 de Noviembre de 1886 por el escribano mayor de gobierno Don Félix Romero. 2) Ubicación en Calle del Puerto (luego León Curuciaga). Destino: Resguardos. Dimensiones: 12,537 mts de frente por 12,104 metros de fondo o sea una superficie de 151.757,848 mts. Se adquirió mediante una permuta. Límites: Por el frente con la calle del Puerto, por el fondo con Manuel Neteg, por el costado con Cepeda. Referencias: Esta propiedad pasó a ser del Gobierno Nacional por permuta con Don Félix Cepeda y Godry. La escritura fue otorgada en San Nicolás con fecha 19 de Noviembre de 1875 por ante el escribano Robredo. El Administrador de Rentas Nacionales de San Nicolás comunica por nota del 16 de Abril de 1885 que en esta propiedad se ha edificado la Oficina de Resguardo y que su costo fue de $ 4280. Este gasto fue autorizado por Resolución de fecha 23 de Abril de 1875. 3) Fracción con destino a Muelle, superficie 15.524,80 metros cuadrados. Precio $36.000 m/n. Límites: Por el S.O. calle Guardia Nacional, por el N.O. rodeando la zanja de desagüe con Félix Reynoso, por el S.O. con Norberto Ruíz, hoy terreno del gobierno nacional y por el N.E. con el riacho. Referencias:

[53] Decreto Presidencial Nº 140.812

Este terreno fue adquirido por el Gobierno Nacional por compra de los Sres. José y Eudoro Rufino Nuñez. La escritura fue entregada el 11 de Octubre de 1887 por el escribano mayor de Gobierno Félix Romero. 4) Aduana- Dimensiones 84 varas de frente por un fondo con las dimensiones siguientes: en las 40 varas de frente que ocupa el edificio principal, tiene 35 varas de fondo y en las 44 restantes, de frente tiene un fondo de 35 o 45 varas. Lo que hace una superficie de 4.700 varas cuadradas. Precio: $5.500 pesos plata, que a razón de 17 pesos onza de oro que al cambio de 370 pesos moneda corrientes de cada onza de oro, hacen la suma de $ 130.794 pesos, 2 reales. Límites: Por su frente S.O. con Calle Buenos Aires por el costado, con la calle Gral. Belgrano, Don Cirilo Millán y Don Carlos Cueto, al N.O. con Don Santiago Pedemonte, por el fondo con los terrenos de Don Cirilo Millán, Don Carlos Posadas y Doña Ramona Rosa Martínez. Referencias: Fue adquirida esta propiedad de Doña Manuela y María Cueto, representadas en este acto por su hermano político Don José Turiani. La escritura fue otorgada en San Nicolás, ante el escribano don Luís María Arzac el 1 de Agosto de 1856.

En consecuencia, puede observarse que la Nación, poseía títulos de propiedad sobre los terrenos comprendidos entre la calle Guardia Nacional, León Guruciaga, la zanja de Desagüe (comúnmente llamada de "Doña Melchora") y el Río Paraná. Fueron adquiridos por la Nación para la ejecución de las obras del Puerto Nacional de San Nicolás. Esta zona siguió funcionando como Puerto de Cabotaje durante muchos años más, en forma paralela al Puerto de Ultramar en la sección embarcaderos y el Puerto Nuevo construido en la desembocadura del Arroyo Ramallo. Todo fue urbanizándose alrededor, rellanado los bañados, extendido el muelle lo más que se pudo hasta que su navegabilidad le restó importancia y tráfico comercial. Más tarde, los permisos otorgados por la Nación y Provincia permitieron al Municipio continuar con las tareas para que la zona tomara el aspecto con la que se le conoce actualmente.

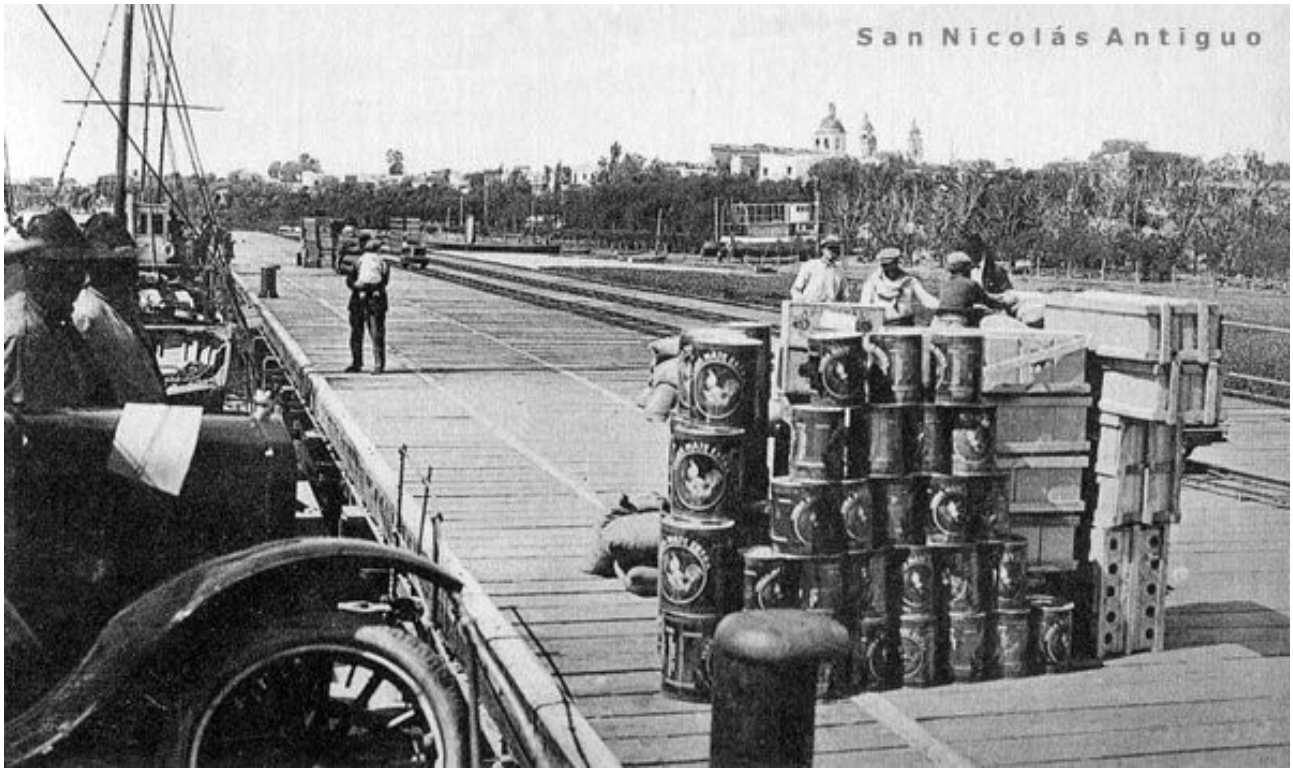



*Imagen Nº 10 -Puerto de Cabotaje. Foto gentileza de José M. Lagorio (San Nicolás Antiguo)*

# CAPITULO 2

# EL SEGUNDO PUERTO

## Sección embarcaderos de ultramar

## Sociedad Puerto San Nicolás

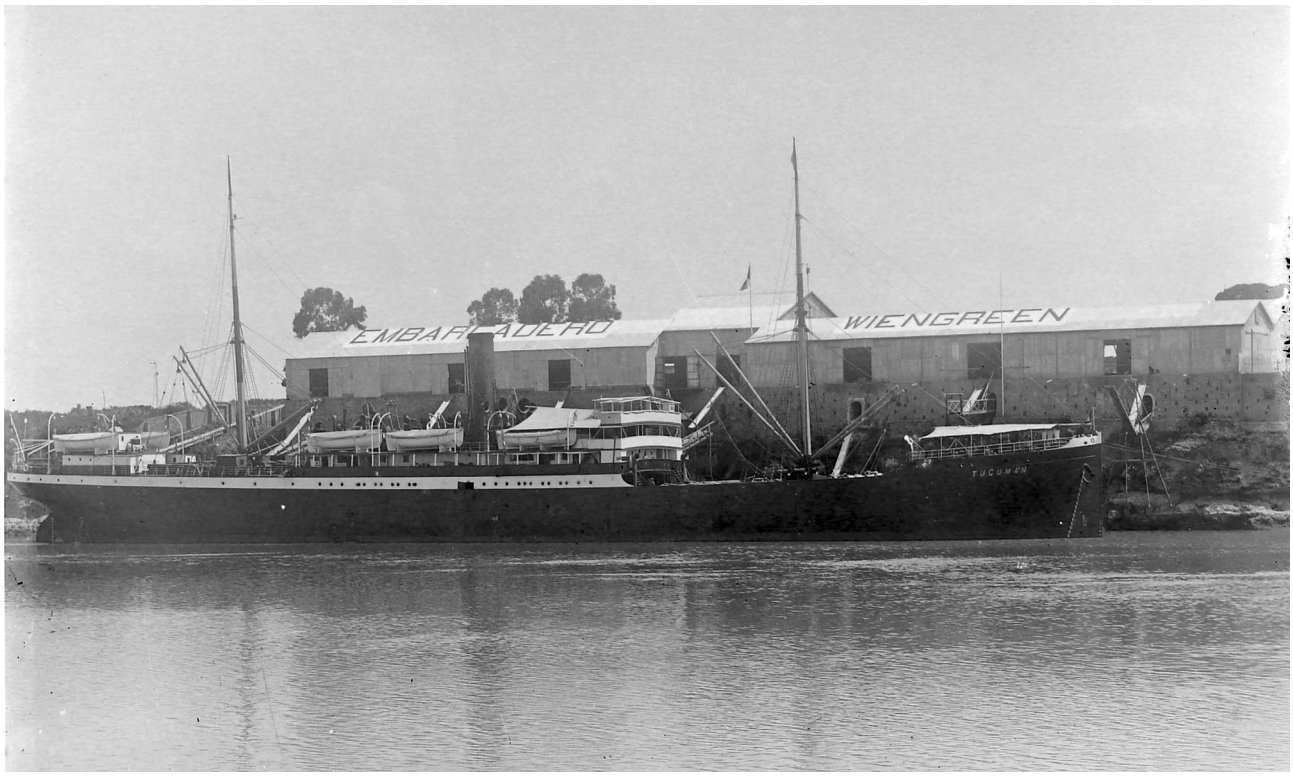



*Imagen Nº 11- Embarcadero Wiengreen. Puerto de Ultramar o Sección embarcaderos Actual Parque San Martín*
*Foto gentileza de Cesar Bustos*

## El puerto en la etapa privada y su posterior nacionalización

Hubo fuertes denuncias también contra la flamante Sociedad Puerto en aquellos años de inicio en el nuevo lugar. Una de ellas, la más fuerte quizás de la que se hizo eco un sector de la opinión pública local, fue el alegato de Manuel Touriñán que aparece en la investigación de Harispuri.[54]

> *"Como resultara lógico, la población nicoleña no compartía el pseudo-favoritismo estatal, y acusó a la firma por la ineficiencia demostrada en llevar adelante el mejoramiento del puerto, y contribuir de ese modo al crecimiento de San Nicolás y de toda su zona tributaria. Entre las diferentes voces de denuncia que comenzaron a elevarse, la más clara resultó la de Manuel Touriñán, quién cuestionó la tasación de las tierras adquiridas en propiedad, diciendo: "En los balances y memorias de la Sociedad figuran los terrenos comprados en 1889 por m$n 7.857.242, 26. Ahora bien, según la ley y los estatutos societarios, el capital de una sociedad anónima tiene que estar representado en acciones, las acciones tienen que representar bienes, y los bienes tener un valor justo, un valor de verdad, honesto y legal", siendo los de la Compañía "inverosímiles, falsos y ficticios", pues aquellos terrenos no valen ese precio sino m$n 354.347,52, por lo que hay un exceso de valor. (Touriñán, Manuel, Sociedad Anónima Puerto de San Nicolás: Alegato, Buenos Aires, 1906, p.20ss). Para justificar tal acusación, relacionaba el valor de los terrenos más ricos cercanos al centro urbano, con los montos en que la empresa tasaba los suyos, de lo que resultaba un sobreprecio de m$n 7.502.875,74. Y al ser los campos el principal activo fijo que aquélla poseía, emitir acciones más allá del valor garantido por éstos era "mera especulación y estafa" (29 Ut supra, p. 5.,) ya que si cada acción equivalía a m$n 100, existían en consecuencia 75.028 acciones sin respaldo, o con el dudoso soporte del valor otorgado por la Sociedad a sus tierras."*

Este alegato, ponía de manifiesto una práctica de captación de recursos que seguramente no era propia de una sola sociedad mercantil argentina en aquellos tiempos y que encima debía afrontar con todas las herramientas posibles, una crisis económica como la del 90'. Los años posteriores a esta situación difícil se vio caracterizada por la interrupción de los préstamos bancarios y la credibilidad argentina fue puesta en duda en Europa como ya se ha expresado en este trabajo. De manera tal, que la sobrevaloración de los bienes y de las acciones emitidas en consecuencia a ese valor, hacían aumentar el total de un capital, que aunque no responda a la realidad que debía reflejar; aseguraba a la Sociedad Puerto una afluencia de dinero que no podía obtener mediante las entidades bancarias. Y cuando se abriesen estos canales, su monto constituyendo un importante capital, era una garantía de accesibilidad. En todos los balances presentados a los accionistas, como se verá posteriormente, el capital patrimonial consignado era significativamente mayor al manifestado en la denuncia mencionada y reproducida en el trabajo historiográfico consignado.

Y con respecto a los plazos incumplidos, Harispuri nos brinda lo siguiente:

> *"A pesar de la evidente lógica de tal razonamiento, la situación continuó sin que autoridad alguna tomase en cuenta las irregularidades; por el contrario, al vencerse en junio de 1906 el plazo otorgado por dos años, aún se hallaban inconclusos los*

[54] Cfr ibídem ant

*trabajos de la primera sección, de cuyos 300 metros de muelle sólo se habían construido 90, faltando numerosas construcciones principales y accesorias. No obstante, el Gobierno nacional, además de aprobar otra prórroga anual, reconoció la demora por causas ajenas a la firma; si bien permitió la habilitación para el servicio público de la primera sección "en forma condicional", reiteraba las obligaciones aceptadas por la empresa en la concesión y decretos subsiguientes, a los cuales debía quedar subordinada. Sin modificar la ley 4210, cuyo texto ratificaba, el Poder Ejecutivo concedió una nueva extensión y autorizó conjuntamente la fusión con las casas comercializadoras mediante la ley 5090, sancionada y promulgada en sesión extraordinaria en julio de 1907, y aprobada por decreto el 18 de setiembre de 1907 (Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Nación, 2 de julio de 1907, tomo 1, p. 179)- Por entonces eran Directores titulares Alberto Alberti, Nicolás Martelli, Gabriel Giralt, y César Gómez Segura; como suplentes se hallaban Eduardo Rodríguez, Emiliano Molina, Remigio Tomé, y Vicente Olivera. Felipe H. Maggio era el síndico, y su suplente Juan C. Zimmermann (Monitor, 1907, t.V, p.172.). Más de un año después, en noviembre de 1908, cuando las obras estaban aún a medio hacer, y sin que se hubieran comenzado otras, se concedió una última prórroga con ese objeto, la cual vencería en mayo de 1909. Este decreto del Ejecutivo anunciaba un cambio en la política a seguir hacia la empresa, pues allí se decía que a pesar de todas las dilaciones, prórrogas y nuevos plazos, el puerto no había sido construido en la forma establecida por la ley y sus decretos correspondientes, ni llenaba los fines que se tuvieran en cuenta al otorgar tan importante ventaja a una sociedad privada, por lo cual ésta ocasionaba un gravísimo perjuicio a la zona que debía servir y al país todo. (Monitor, 1908, t.VI, p.136.). En cuanto a la empresa, los responsables de responder a los plazos intimatorios de las autoridades, elegidos por Asamblea ordinaria, fueron designados por dos años, y como titulares se nombró a Damián M. Torino, Antonio L. Agrelo, Edmundo Kamps y Emiliano Molina; suplentes a Manuel Cigorraga y Juan J. Álvarez; y síndico a Felipe Maggiolo, con Juan C. Zimmermann como suplente (Ibidem.).*

A partir de la mitad del año 1907, la Sociedad Puerto San Nicolás logra legalizar la adquisición de los embarcaderos existentes y que eran propiedad de firmas particulares, cumpliéndose aparentemente el requisito del art. 2 de la ley 4210 que establecía un mínimo de 2 km o 2000 metros de puerto de atraque. Esta acción es rechazada por los damnificados que emprenden toda una campaña en la ciudad en favor de su reclamo consistente en el cierre de comercios, colocando signos de lutos frente a los distintos edificios e incluso "paseando un féretro por las calles de la ciudad como señal de protesta y demostración de que se veía muertas y enterradas sus aspiraciones de mantener un puerto propio, desvinculado de intereses foráneos".[55]

Para que los lectores interpreten la dimensión de esta resolución, este nuevo Puerto de Ultramar, que se ubicará en la sección embarcaderos, se instaló dónde está actualmente el Parque San Martín,

[55] CHERVO Santiago (h) y MIGLIARINI Miguel A. **HISTORIA DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS Y SU PAGO, Tomo II**, Gráfica Industrial, Diario El Norte, San Nicolás, 2010

teniendo inicio sobre la actual calle España y prolongándose hasta Puerto Nuevo (en la desembocadura del Arroyo Ramallo). Según establecía la ley 5090 del año 1907, se permitió a la Sociedad Puerto el control total de los embarcaderos y otras instalaciones establecidas en la ciudad, incrementando la cantidad de canaletas a las existentes ya en el Puerto Nuevo y que de acuerdo al expediente proyecto 358-D-1919 del Diputado Ing. Juan Bautista Arámburu que se presentaría en ese año, sus miembros eran *"en su mayoría extranjeros, siendo accionista mayoritario Bunge y Born junto con Brauss, Maln& Cía, Teodoro Van der Heyden, Juan L. Somoza, Otto Wiengreen, Genoud, Benevenuto, Martelli & Cía, Felipe Somoza & Cía"*. Hay que aclarar que una cosa era ser accionista de la empresa (que funcionaba como Sociedad Anónima y que posiblemente fueran tenedores de acciones) y otra formar parte de una administración que no integraron en forma directa al menos.

Con esta medida la Sociedad Puerto San Nicolás quedaba en disposición en forma absoluta y monopólica de toda la costa productiva de San Nicolás, dejando fuera del negocio a los embarcaderos privados existentes. Fue en este tiempo también que esta empresa representativa de otros intereses y nuevos actores sociales de la vida local, comenzó a ser conocida por los medios y posteriormente por diversos historiadores y periodistas, como "Sociedad Fantasma", un mote que solo expresaba un rechazo a este monopolio portuario. Ocupaban un lugar estratégico en el nodo de comunicación, ya que las nuevas instalaciones estaban frente a la estación del Ferrocarril del Oeste, luego Central Argentino, ramal Pergamino-San Nicolás, (actual Escuela de Arte).

Para entonces, en San Nicolás había tres distintos espacios o zonas en las que funcionó la actividad portuaria y ellos eran, el primitivo fondeadero o muelle de principios de la ciudad, cercano a la zona céntrica que incluso para 1887 se lo consideraría como muelle de exportación e importación. Presentaba múltiples inconvenientes en cuando a la falta de dragado y de espacio para expandir su infraestructura. Por ese motivo el muelle fue cayendo en desuso y el Estado desestimo continuar invirtiendo en el mismo para que funcionaria simplemente como puerto de cabotaje (de calado mucho menor). El segundo muelle o puerto, ubicado sobre los antiguos terrenos privados, que eran embarcaderos de diversas empresas y dónde finalizaba el tramo del ferrocarril del Oeste, con su amplia y propia estación. Allí se centraron las operaciones al comercio exterior. Y finalmente el "Puerto de Aguas Profundas", cercanas a la desembocadura del Arroyo de Ramallo.

Subyace el interrogante sobre cuáles fueron los motivos de las autoridades políticas de entonces para otorgar esta explotación a una sola empresa. Evidentemente el proyecto inicial lucía las seguridades que necesitaba una dirigencia que buscaba deslindarse de la responsabilidad continua de otorgar fondos a una actividad que podía por sí sola, mantenerse económicamente y brindar sus frutos cumplimiento con las disposiciones económicas a las que estaba sujeta.

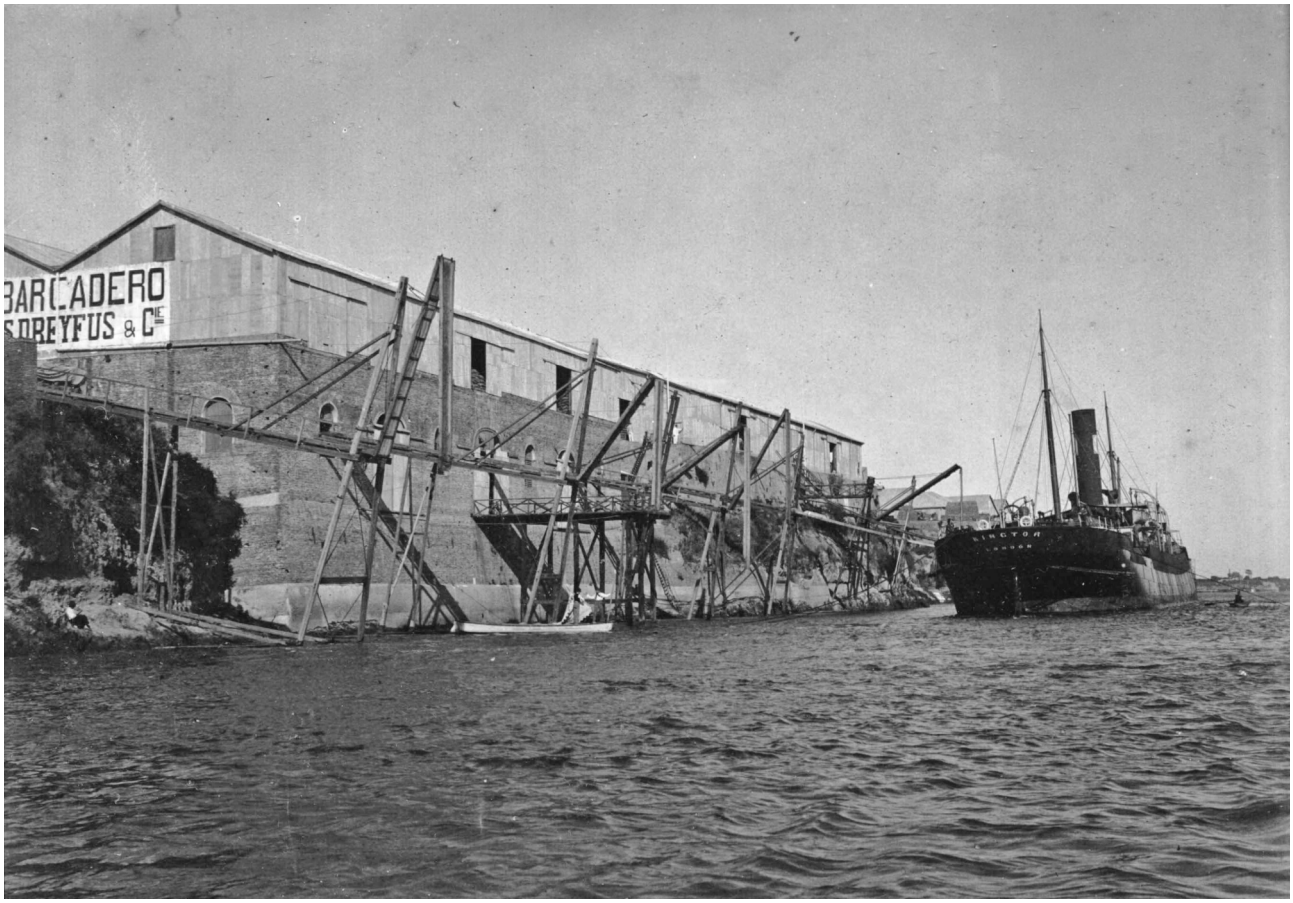



*Imagen Nº 12- Embarcadero Dreyfus- Barrancas del actual Parque San Martín*
*Foto gentileza de Cesar Bustos*

En aquellos tiempos se acostumbraba (por sobre todos después de la crisis del 90' )a otorgar estas concesiones por largos años. Basta recordar la Ley Mitre (5315) de 1907 con respecto a los ferrocarriles ingleses. Por otro lado, el antiguo puerto de Cabotaje, como ya se dijo, estaba tornándose inadecuado frente al gran calado que necesitaban los nuevos buques, un muelle obsoleto y el Arroyo Yaguarón en ese tramo requería continuos trabajos de dragado. Esta cuestión junto a la distancia de la estación del ferrocarril, llevó a evaluar la necesidad de replantear la creación de un nuevo puerto que finamente se realiza con gran polémica social. Hay autores como Silvia Lazzaro (1992)[56] y Adela Harispuru (2011)[57] que concuerdan en que la Sociedad Puerto San Nicolás se aprovechó de la concesión para beneficiarse en otras actividades.

[56] LAZZARO Silvia ESTADO, **CAPITAL EXTRANJERO Y SISTEMS PORTUARIO ARGENTINO** (1880-194) Vol. 1 Bs. As. Centro Editor de América Latina, 1992
[57] HARISPURU Adela **EL PUERTO DE SAN NICOLAS. SU ORIGEN, EVOLUCIÓN Y DECADENCIA** (2011).

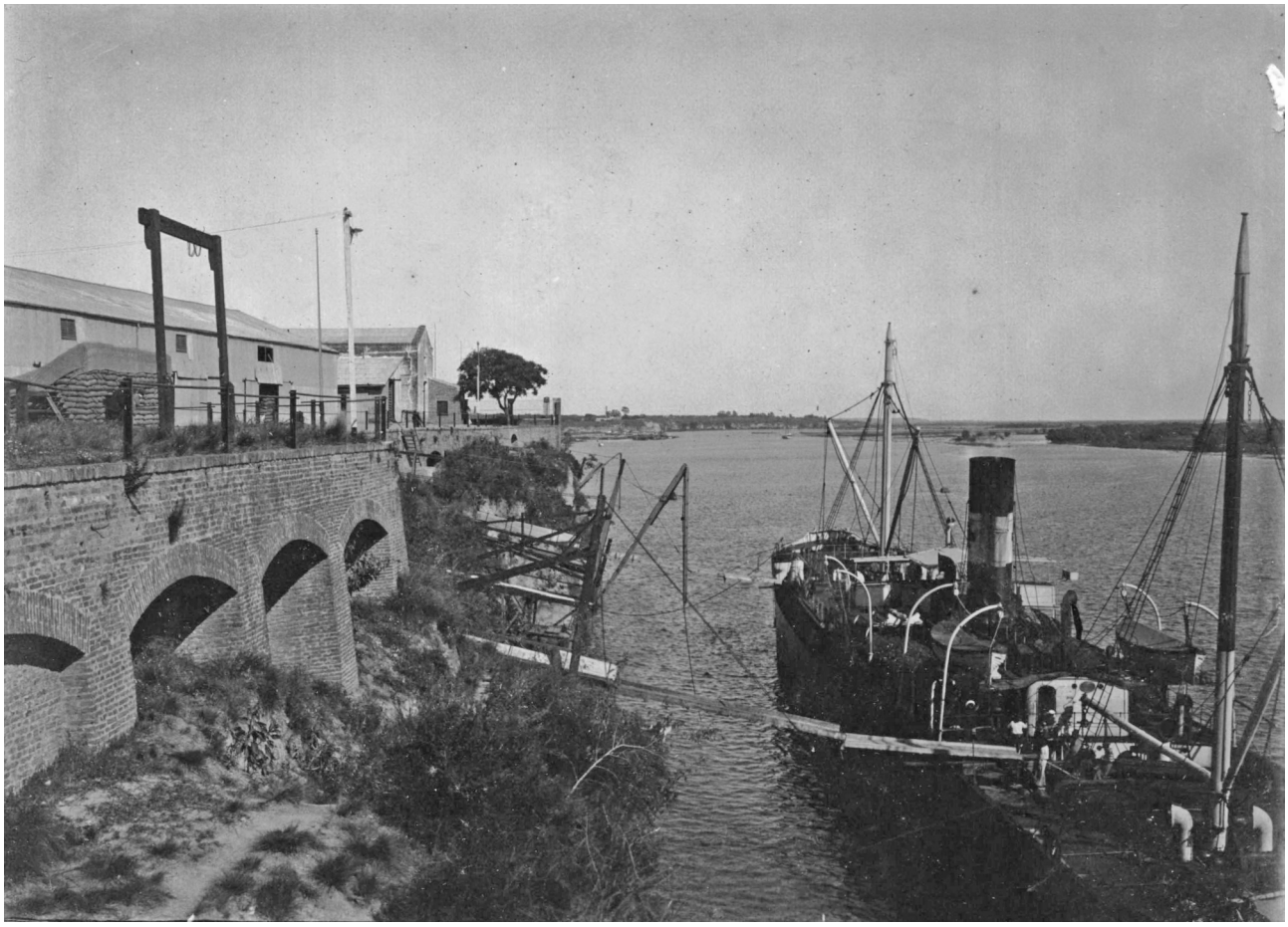


*Imagen Nº 13- Barco cargando cereal en el Puerto de la Sección Embarcaderos. Actual Parque San Martín. Foto Gentileza de César Bustos.*

Por su parte, San Nicolás, crecía notablemente y en esa etapa de inversiones, fortaleza de las nuevas instituciones estatales y privadas, en 1904 se había iniciado la construcción de los edificios para Municipalidad (ya que venía ocupando diversos espacios en alquiler, sin poseer uno propio), y el Palacio de Tribunales en igual cuestión. A fines de 1905, estaban concluídas las obras. El edifico de Tribunales (Mitre y Guardia Nacional) quedó inaugurado el 10 de Diciembre de 1905 y habilitado el 9 de Abril de 1906. La Municipalidad comenzó a funcionar a fines de 1905. Un par de años más tarde se inaugura el actual Teatro Municipal Rafael de Aguiar (10 de Agosto de 1908).

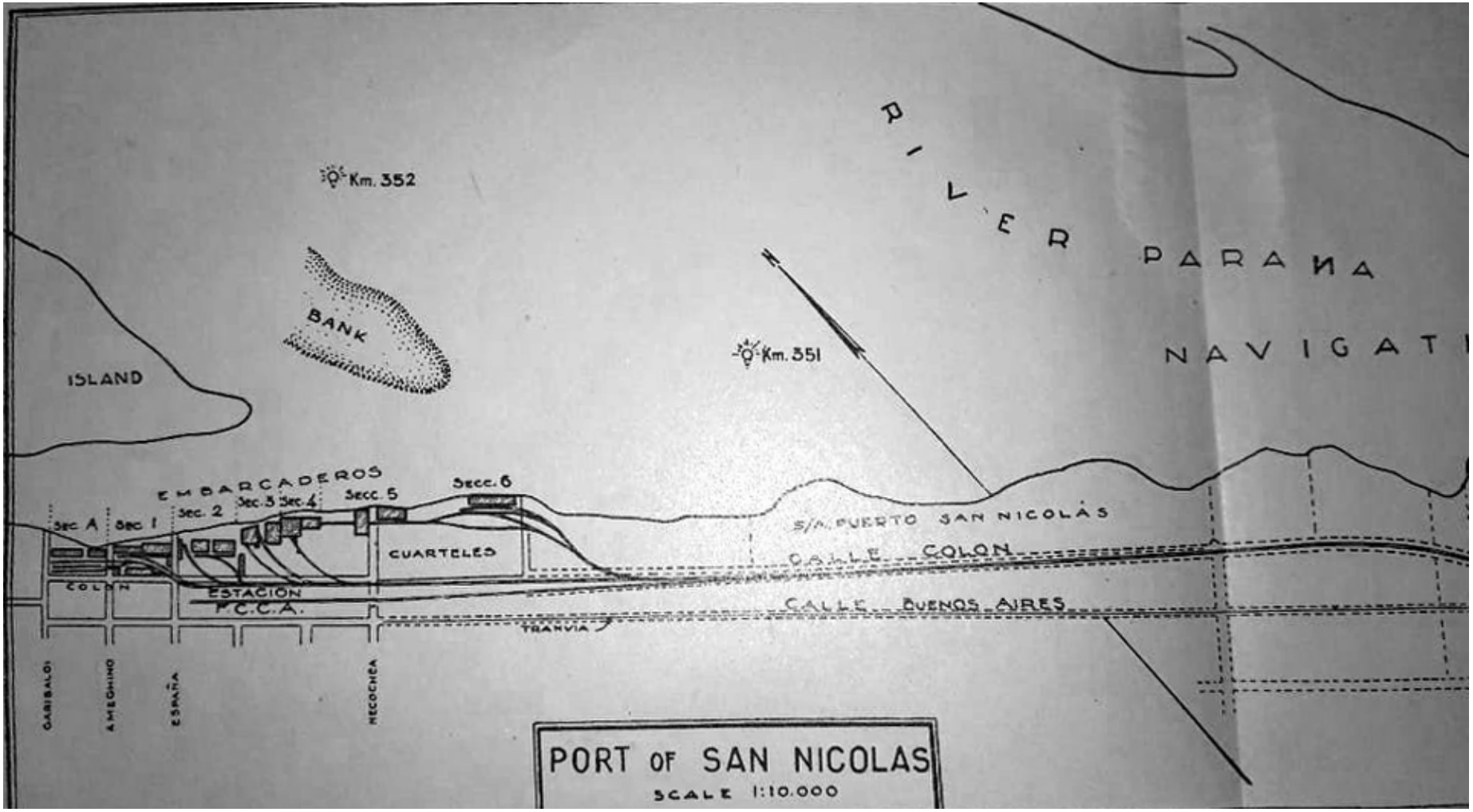



*Imagen Nº 14- Plano de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima. Sección embarcaderos (actual Parque San Martín) y ramales*

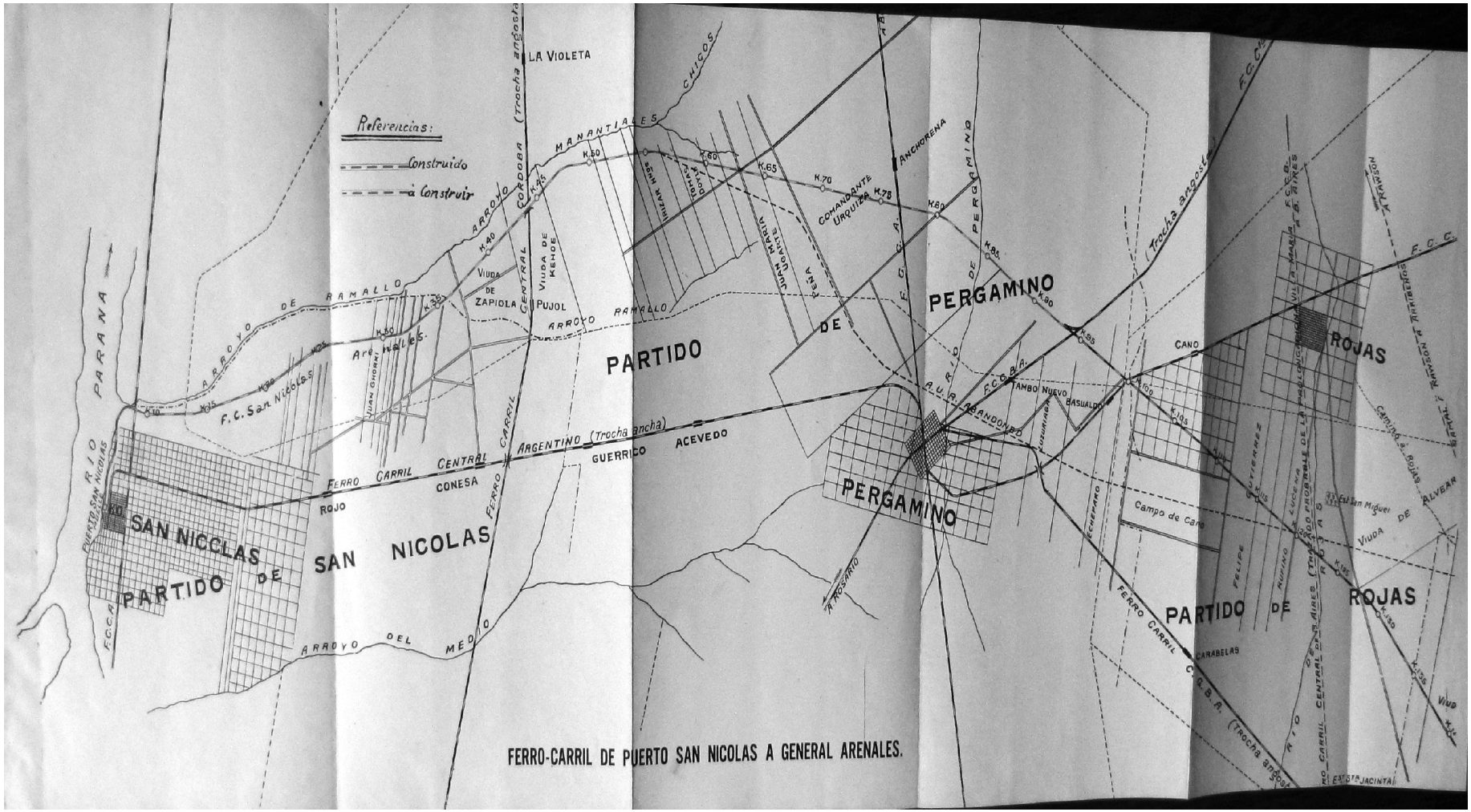



*Imagen Nº 15 -Plano del Proyecto de Ferro-Carril San Nicolás a General Arenales*

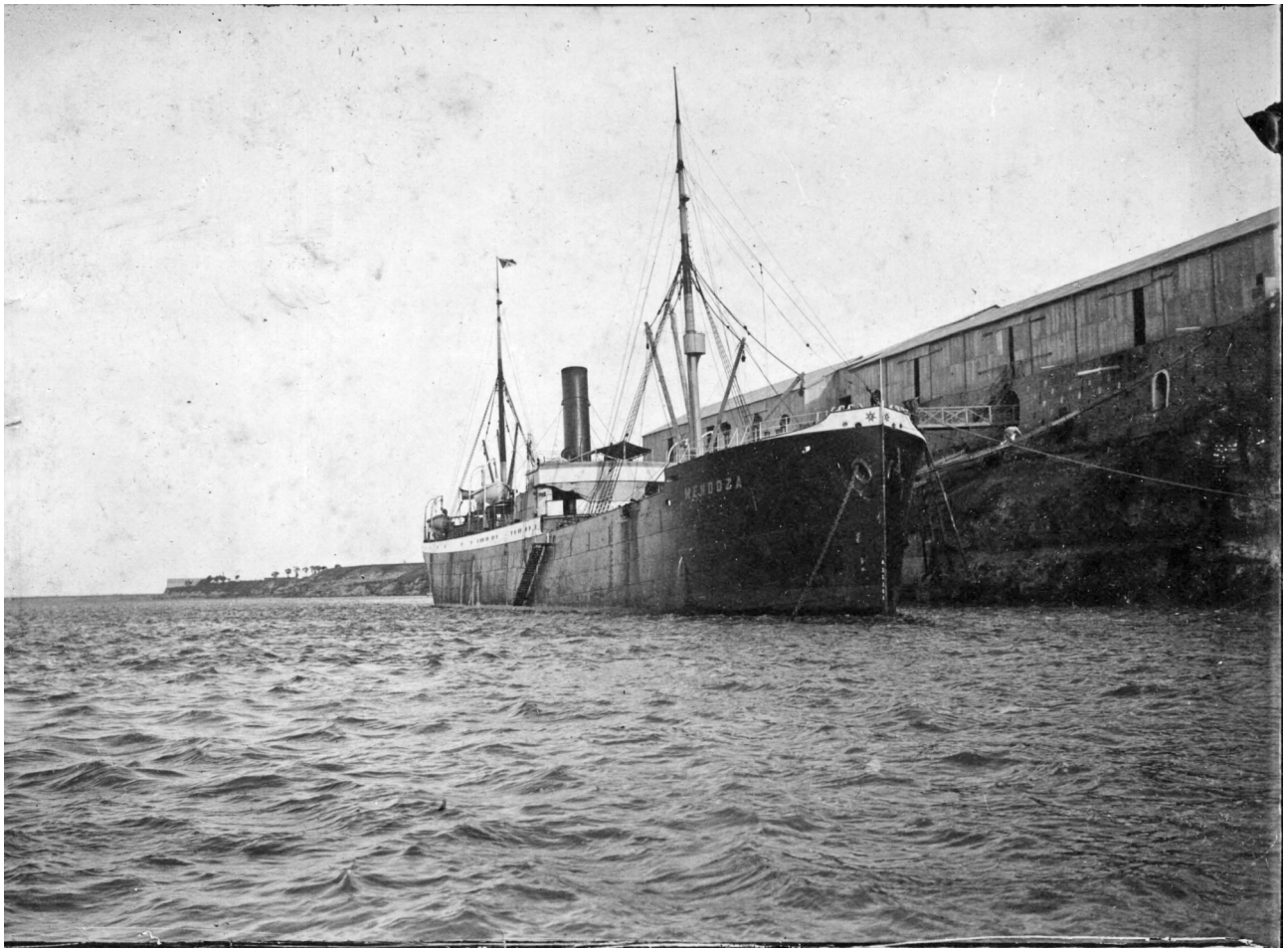



*Imagen Nº 16 - Buque "Mendoza" en el Puerto Sección Embarcaderos, cargando cereal.*
*Foto gentileza de César Bustos*

En cuanto a la población, el desarrollo de las ciudades, la extensión en las mismas de los servicios básicos indispensables por entonces, en el caso de San Nicolás como el resto, primero aguas corrientes, luz eléctrica, cloacas, etc. ocasionó que la misma aumente a la par de la llegada a ella de distintas corrientes inmigratorias que no cesaban. La campaña bonaerense, también experimentó cambios, por estos motivos y por reformas que promovieron un exodo rural hacia las ciudades. En 1869, la población urbana nacional era del 28,6% contra un 71,4 % rural. Para 1914, la población urbana ya era del 52,7% contra 47,3% rural. Cabe acotar también que para ese año la frontera agraria se había extendido hasta su máxima expresión en cuanto a tierras aptas para la producción y por ende lugar de residencia como era costumbre entonces.

Las superficies cultivadas para trigo, asfalfa, maíz y lino habían crecido notablemente. La ciudad de San Nicolás había producido su primer ensanche del éjido urbano el 20 de Junio de 1883. Para 1881 San Nicolás y Mercedes eran las ciudades de la campaña bonaerense que mayor densidad de población tenían por Km cuadrado. En San Nicolás se expropiaron algo más de 5.399 ha, la mensura se realizó en 1886 pero no fue aprobada por errores de forma y falta de antecedentes hasta que se realizó otra en 1889.[58]

[58] BARCOS María Fernanda, **PUEBLOS Y AGRICULTURA A FINES DEL SIGLO XIX**, Los ensanches de ejidos en la Prov. De Bs. As. Estudios Rurales, Volumen 9, Nº 17 CEAR-UNQ , Bs. As- Primer Semestre 2019

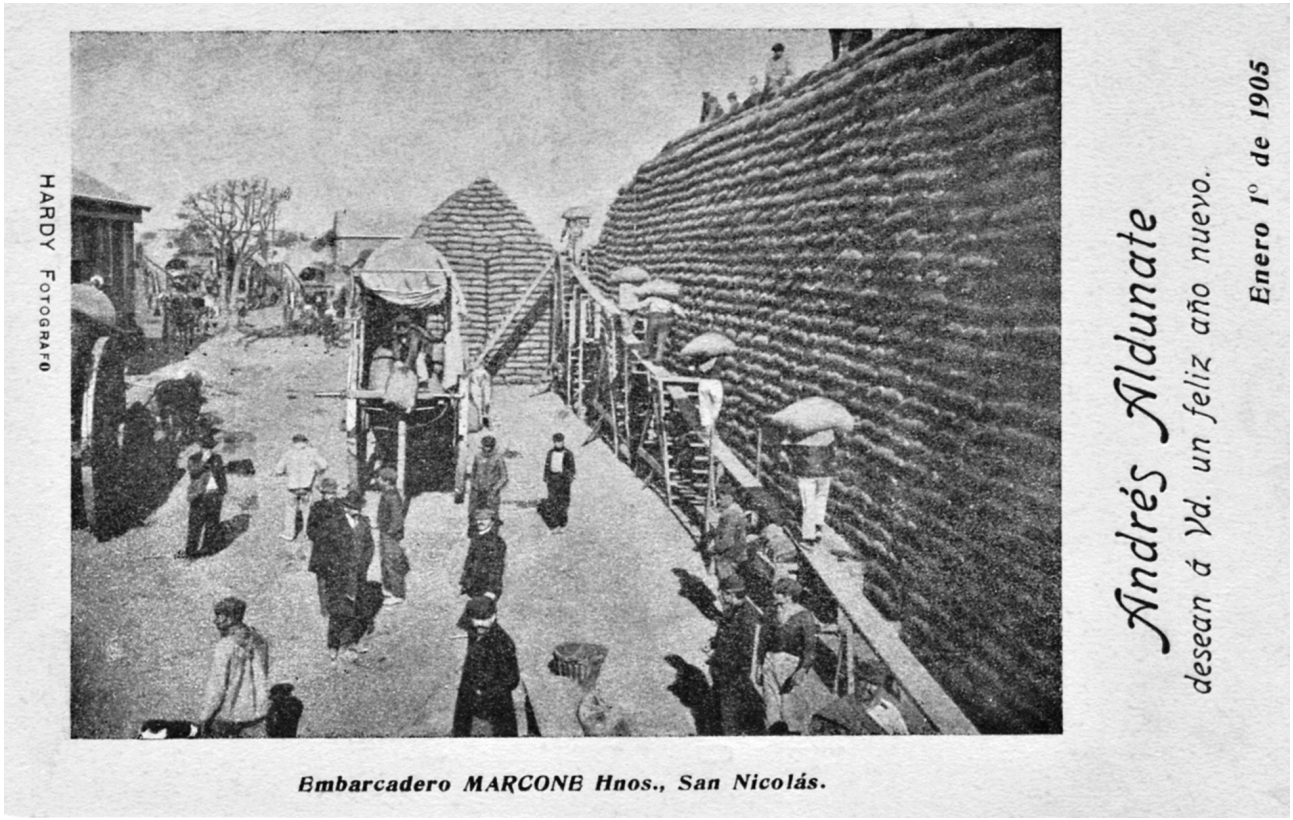



*Imagen Nº 17- Foto del Embarcadero de Marcone Hnos. 1905. Puerto de Ultramar, actual Parque San Martín. Foto gentileza de José María Lagorio. Movimiento de bolsas de maíz de la empresa Compañía General Mercantil. Este embarcadero estaba junto a otros similares. "Marcone Hnos." fue fundada en el año 1888, con casa matriz en Buenos Aires y sucursales en Arrecifes, Colón, Arribeños y San Nicolás. Era una de las casas exportadoras más importantes del país por aquellos años. Tenía tres embarcaderos en el río Paraná, dos propios y uno en alquiler. Diariamente ocupaba 250 trabajadores, 30 carros, 100 caballos, 400 bueyes, y un número importante de personas trabajando en sus oficinas. Entre los años 1904 y 1905 embarcó por su cuenta 10.000 toneladas de lino, 50.000 toneladas de maíz, y 5.000 toneladas de trigo. También tenía 3.000 hectáreas de campo con muchos trabajadores italianos en ellos (Fuente: Bibliografía: "San Nicolás de los Arroyos" All Esposizione di Milano 1906, por Giuseppe Canessa – 1906)*

En relación a la actividad bancaria y financiera, desde el 1 de Diciembre de 1863 San Nicolás contaba con una sucursal del Banco Provincia de Buenos Aires, reorganizada en 1906. En 1892 se habilitaba el Banco de la Nación Argentina mudándose en 1906 a su sede actual de Belgrano y Sarmiento. El 1 de Agosto de 1907 comenzó a funcionar el Banco Español del Río de la Plata que cesaría sus funciones en 1988. Como consecuencia de los cambios en el mundo de los negocios portuarios, para 1899 solamente se encontraban registrados como agentes marítimos cuatro agencias (Federico Gard Calle 11 de Septiembre 187, Servando Gómez & Cía en Calle del Puerto 44, Arturo P. Morteo en Lavalle 73 y Wiengreen y Cía en De las Artes 25).

Se podrá observar que de las mismas, tres de ellas operaban aún en la zona del puerto de Cabotaje o antiguo Puerto de San Nicolás. En pleno funcionamiento había en 1899 cinco barracas (Cánepa y Medina en Gral Lamadrid 40, Lorthiois Freres en Libertad 476, Roth Federico y Cía Libertad 550, Somoza Juan Lucio en Colón 278 y Van Der Heyden en la misma dirección). Cinco agentes consultares atendían a los residentes de sus comunidades de inmigrantes en la ciudad. León Bossus agente corresponsal de la Legación de Bélgica, Federico Gard Cónsul Oriental, Carlos Guizzetti Agente consultar de Italia, Pedro Mantel agente consular de Francia y Maximiano Vázquez Cónsul Español. La actividad fabril derivada de la

inserción argentina en la división internacional del trabajo como proveedor de materias primas para las naciones más industrializadas e importador de manufacturas, hizo que se desarrollen aquellas actividades que utilizaban como materias primas, las que provenían de nuestra especialización. Para inicios del siglo XX había en San Nicolás, Fábricas de Carros, Hielo y Licores, Conservas alimenticias, Cervezas, Mosaicos, muebles, fideos, bolsas, carruajes, sombreros, etc.

Como medios gráficos de comunicación, la ciudad ya contaba con una "Revista Comercial" en 1857, en 1859 surge "Ecos del Litoral", "El Tristel" y "El siglo", en 1864 "Amigo del Pueblo" , en 1864 "Ecos del Norte", Septiembre de 1864 "La viruta", 7 de Enero de 1868 "La opinión pública", 1872 surge el "Diario El Progreso" y seguirán apareciendo en la ciudad diversos medios gráficos que dan cuenta de la necesidad de informar, de la posibilidad de sustento económico aunque sea por algún tiempo de estas publicaciones y la diversidad de actividades que se realizaban en la ciudad y ocupaban sus páginas.

El San Nicolás del Centenario de la Patria (1910), era una ciudad bulliciosa, abierta al progreso que sorprendía a los propios vecinos y visitantes. Los primeros días de Enero, una joya muy apreciada por la ciudad, como era la Bandera del Batallón de Guardias Nacionales que había sido enarbolada en la Campaña de la Guerra del Paraguay, era entregada al Museo Histórico Nacional, para su definitiva custodia. La ciudad aún no contaba con Museos que preservaron estos materiales históricos para la posteridad y se consideró que ese destino era el más adecuado. Sin embargo, para su propia tristeza, poco tiempo después la misma desapareció y nunca más fue encontrada. También durante esos primeros días de Enero, se comenzaba el empedrado de Boulevard Saavedra (hoy Avenida Savio) donde se empleará más tarde el granitullo que había sido importado de Suecia, que llegaría en el vapor "Haardt" y descargado en el muelle del Puerto Nuevo. Esta acción inauguraría de esa forma el muelle de importación.

1º de mayo de 1910: El Intendente Serafín Morteo (x), Adolfo J. Bruyant, Juan Manuel Argerich y otros, a bordo del vapor "Haardt", reciben el primer cargamento de adoquines chicos, procedente de Suecia, para pavimentar el Bv. Estados Unidos (hoy Av. Morteo). Así queda inaugurado el muelle de importación del Puerto Nuevo.

*Imagen Nº 18- Foto gentileza de César Bustos*

En Febrero los propios vecinos de la ciudad entregan una suma de dinero al Municipio para que dispusiese del mismo destinándolo a la ampliación del camino de la actual Calle de la Nación. De esa forma, la zona oeste de la ciudad comenzaba a integrar y comunicarse más fluidamente con sus quintas e incipientes viñedos el casco urbano facilitando el transporte de personas y frutos del país. El Coronel Ramón Lorenzo Falcón había sido asesinado el 14 de Noviembre del año anterior en un atentado terrorista llevado a cabo por un joven anarquista. La burguesía comercial y política, solidarizándose con los familiares de la víctima y escandalizados por este atentado que ponía en riesgo "la paz social y económica del país", decidió otorgar el nombre de "Boulevard Coronel Falcón al llamado hasta entonces "4 de Junio". Se consideró que este acto debiera formar parte de las actividades celebratorias del Centenario de la Patria.

El empuje comercial y fabril continuaba y entonces un empresario llamado Federico C. Boenícke decide instalar una fábrica de hielo en Calle de la Nación Nº 473, que luego de pasar por varias manos, se mantendrá hasta la década de 1980. Argentina era un país sin políticas de salud y asistencia social como conocerá a mitad del siglo XX. La caridad se hacía cargo de los hospitales y asilos. Los pobres quedaban al cuidado de quienes dispensaran su limosna. En la ciudad estaba constituida la sociedad "San Vicente de Paul", más conocida como "Sociedad Vicentina", que decide establecer un registro de "Aspirantas Vicentinas", cuyo objetivo sería arreglar las vestimentas y ropaje donado para vestir a los pobres a su cargo. Parte también del granitullo recientemente importado, se destina a pavimentar el Boulevard Estados Unidos (poco más tarde rebautizado Avenida Morteo).

*Imagen Nº 19 - Vapores cargando en el Puerto de Ultramar. Foto gentileza de Miguel A. Podestá*

Las operaciones portuarias se habrían iniciado el 1º de Mayo de 1910 y comenzaron con una ceremonia a la cual asistió el Intendente Municipal Serafín Carlos Morteo, invitados especiales y públicos. La acción realizada era la descarga de granitullo sueco que había sido adquirido por la Municipalidad para el empedrado de las calles, entre otras los entonces Boulevares Estados Unidos y Cornelio Saavedra, que en la actualidad se los conoce como Morteo y Savio. El puerto fue reconstruido de hormigón antes de su nacionalización en 1946.

Sostiene Marcatelli (1999) *"Reiteramos que el sector de su emplazamiento era de aguas profundas confirmado en la Carta Inglesa de 1847 que fuera elaborada por el navío (……) ya citada en el capítulo IV. En nuestros días esta hondura ha sido neutralizada por el aluvionamiento y la sedimentación que ha cegado no solo todo el brazo occidental del río, desde la punta de barranca donde Eugenio Terrassón emplazó su frigorífico y el confín de su unión con el brazo oriental. A tales causas debe adicionarse el permanente desplazamiento del río hacia el oriente a causa de la influencia de la Ley de Coriolis que ha llevado el canal de navegación al Este, como lo revela la posición del "Anglia" ya relatada.*

Llegada la fecha del 25 de Mayo de 1910 se realizan diversos actos celebratorios principalmente en la entonces Plaza de la Constitución (Mitre). Hubo un desfile de carrozas alegóricas, función de gala, Tedeum, fuegos artificiales, colocación de placas conmemorativas, distribución de alimentos a los más carenciados, se procedió a la inauguración de las calles Francia y Boulevard Falcón, se contó con la presencia de una importante Banda de Música a cargo del Maestro Di Bernardo y se realizó incluso un simbólico abrazo entre españoles y argentinos alrededor de la existencia entonces, "Pirámide de la Libertad". Por su parte también se colocaron piedras fundamentales del edificio de la Sociedad Española, existente hoy sobre la actual Calle Mitre y hubo espectáculos cinematográficos que era toda una novedad por entonces, ofrecidas por los empresarios René Hardy y Carlos Bustos, como así también la clásica función de gala en la flamante Teatro Municipal.

Iniciado el siglo XX, el tranvía transitaba a sus anchas por la ciudad junto a carruajes tirados a caballos. Según, G.S. Chervo[59] (1993):

> *"Iniciado ya este siglo, tenía tres recorridos principales: Línea Plaza, entre la estación y de pasajeros del ferrocarril y la Plaza de la Constitución (Mitre); Línea Cárcel, entre ésta (hoy instalaciones del Club Paraná) y la estación de pasajeros, y Línea Puerto, desde la misma hasta Puerto Nuevo. Para la primera tenía 23 salidas diarias, iniciándolas a las 6,30hs. siendo la última con intervalos de aproximadamente 40 minutos, a las 0,55 del día siguiente. La segunda tenía 12 salidas entre las 9,45 y las 11,0 p.m. (pasado meridiano) o sea, las 23,05. Finalmente, la del puerto hacia 13 salidas, entre las 5,25 y las 7 p.m. (19 horas). A estas se unían diversos ramales que tomaban las calles Colón, Artes (España), Progreso (Garibaldi), Juárez (Almafuerte), Junín (Echeverría), Obligado, Lamadrid, Belgrano, Saavedra (Savio), Moreno, Independencia (Roca), y Gral. Alvear. La mayor extensión de vías estaba en Rivadavia, partiendo desde Necochea, hasta el noroeste de las hoy instalaciones de Agua y Energía. Pasadas luego a la Calle de Buenos Aires, y unidas al tramo de Guardia Nacional que venía desde Calle del Puerto (Guruciaga), pasó a ser la más larga. Le seguía, de la*

[59] CHERVO Gregorio S. **EL AYER DE SIEMPRE**, 1913-1993, Ediciones del Autor, San Nicolás, 1993.

*Nación, con 15 cuadras; Pellegrini con 10; Mitre, con 7, Sarmiento con tres, siendo las otras, menores. Por muchísimos años los tranvías no tuvieron paradas establecidas. Se detenían en cualquier lugar de la cuadra para el ascenso y descenso del pasajero, lo que determinaba en cada arranque un tremendo esfuerzo para los nobles equinos que los tiraban. Así es que teniéndolo en cuenta, y para acortar el tiempo del recorrido lo que implicaba, además, un mejor servicio, la empresa dispuso en 1906 que las paradas serían en las bocacalles, haciéndolo solamente "en el medio de las cuadras, siempre que estuviere lloviendo", para no perjudicar a los pasajeros, especialmente a las damas. Esta medida comenzó a regir el 1 de marzo de ese año. Sus estaciones terminales principales lo fueron: la de la calle Brown Nro. 25, bastante espaciosa y en gran parte cubierta, con salida también por el Boulevard Estados Unidos (Morteo); en Calle del Puerto (Guruciaga), lugar hoy ocupado por un gran galpón, calle y parque infantil limitado por la Costanera, y luego de la construcción del Puerto Nuevo (1904-1906), tuvo una tercera, en cuyo lugar dormitaron plácidamente su vejez algunos coches abandonados después del retiro de las líneas, hasta su desaparición total a fines de la década de 1960. (Por una travesura de mi hijo, en su niñez, próximo a la adolescencia, y con el ánimo de satisfacerme como coleccionista, en una incursión por los restos del último vehículo que allí se encontraba, retiró la manivela del freno, que conservé, e integra hoy las colecciones del Museo y Archivo Histórico Municipal). Las manivelas del freno se retiraban en cada fin del recorrido, pues los coches estaban equipados con los mismos mecanismos en cada extremo. Para emprender el regreso el Mayoral desenganchaba el balancín unido a los arneses de la punta de caballos, y con la manivela y el látigo, se trasladaba a la que en ese viaje había sido la parte posterior, y lugar del guarda. Esto pasaba a desempeñar su función, en la parte opuesta.*

*TRANVIAS DE INVIERNO Y VERANO*

*Existieron dos tipos de coches: los de invierno, totalmente cubiertos, similar a los colectivos actuales, con ventanillas y accesos por los extremos, y los de verano, que eran vehículos abiertos totalmente, con otras características, dado que los asientos ocupaban todo el ancho del coche. Los pasajeros se ubicaban en ellos ascendiendo por estribos laterales de madera. Cada línea de asiento tenía sus cortinas de lona, para resguardar del sol a sus ocupantes. El guarda se desplazaba por ellos para cobrar los boletos. Un aspecto común del viaje fueron los descarrilamientos, pese a que se usaron los rieles de canaleta. Lo eran diariamente, y muchas veces repetidos en el mismo lugar, por el desnivel del empedrado o hundimiento del riel. Eran momentos risueños para algunos y dé mal humor para otros, especialmente para los encargados del vehículo ya que muchas veces era preciso desprender la yunta de tiro para trasladarla a la parte posterior y dar marcha atrás. En esta tarea casi siempre colaboraban los pasajeros, descendiendo y empujando el coche hasta que tomaba la vía nuevamente. El piberío vecino aprovechaba estas circunstancias para el asalto, subiendo y bajando hasta que, finalizada la maniobra, el Mayoral ponía orden, alguna vez con el ya casi olvidado chasquido del látigo. Junto con los "victorias", el legendario "Mateo" —como se recuerda hoy al coche de alquiler y a su conductor-*

*antecesor del Taxi, ha sido el medio de transporte más simpático. Viajando en él era dable apreciar todas las riquezas del mundo ciudadano, por el ritmo de su andar, no tan nervioso como el de nuestros días, que hacía más placentero el viaje.*

*EL TRANVIA ELECTRICO*

*Hacia el año de 1915 hubo un intento de reemplazo debido al espíritu progresista de un industrial de nuestro medio, don Federico Boenicke, propietario de un importante establecimiento metalúrgico que ocupó más de un cuarto de manzana en la Calle de la Nación, desde el Nro. 475 hasta Junín (Echeverría), y por ésta, hacia Mitre. Boenicke había iniciado su proyecto de instalar tranvía eléctrico, y construyó el edificio para instalar la usina de energía en la calle San Juan, y Mitre, por su muerte, acaecida en forma trágica a manos de uno de sus obreros, malogró esa ambiciosa obra de beneficio público. De ello han quedado unos pocos recuerdos. Entre otros, una tarjeta del industrial, que representa gráficamente el grupo de las instalaciones de sus talleres, y casa de familia (residía allí con su señora madre y su hermana) y, mediante una visión idealizada, la escena de una Calle de la Nación donde circula, con señorío, un tranvía eléctrico con "salvavidas" extendido a su frente. Pero esa hermosa visión que se forjó Boenicke no pudo ser realidad por un revés del destino. De la popularidad del Tranvía (Tran- way, todavía, en los días de este relato) lo dice muy claramente una factura de la empresa, del 12 de mayo de 1898: "Servicio con siete coches de Tranway para la manifestación de despedida del Dr. Tagliari...". Es decir que para trasladar a los amigos del Dr. Luis Tagliari —médico de actuación en nuestra ciudad que posiblemente efectuaría un viaje a Europa, motivo por lo que eran comunes estas manifestaciones de aprecios recurrió a ellos por las comodidades que ofrecía para el traslado de un grupo numeroso de personas. Cada coche cerrado tenía asientos para 20 a 24 pasajeros, y los abiertos, posiblemente algo más de 30."*

En Agosto de 1910 es creada la Escuela Nacional N° 56, que se conoció como "Escuela Láínez", la que iniciará sus actividades en Marzo de 1911, y el 31 de octubre de 1968 pasará a la provincia como N° 38 "Vicente Fidel López". En Septiembre, el directorio del Ferrocarril Central Argentino decide llamar "Estación Erézcano" a las dependencias ya existentes a pocos kilómetros de San Nicolás. En Noviembre el Concejo Deliberante trata una solicitud de fraccionamiento de tierras de su propiedad, por el vecino Francisco A. Robert, en la cercana localidad de Conesa. El objetivo era proceder a vender en lotes que contribuirían a la ampliación del área del pueblo. Este pedido contempla la donación de dos lotes a la Municipalidad para Edificios de su delegación y la Policía. En Diciembre se inaugura oficialmente el nuevo alumbrado público, contratado con la entonces llamada "Compañía de Electricidad de la Provincia". Este sistema estaba destinado al alumbrado en las esquinas y centro de la cuadra, de las calles centrales. En las restantes, sólo en las esquinas. El servicio ha sido atendido también por otras empresas.

Por entonces ya existía y funcionaba el Hospital San Felipe de San Nicolás, no obstante en Diciembre, por resolución del Poder Ejecutivo Provincial, el antiguo llamado Lazareto es convertido en Hospital Regional de Infecciosos, Este hospital, que ha sido lazareto desde 1887, será desmantelado en 1967. Estaba ubicado sobre la actual calle Rivadavia y sus instalaciones sirvieron en sus últimas décadas de funcionamiento como lugar para realizar los planes de vacunación. Tiempo más tarde se convertiría en Cuartel de Bomberos entres otras dependencias policiales.

Con respecto al ferrocarril, el Centenario de la Patria encontró a San Nicolás con dos ramales ferroviarios. El primero de ellos el antiguo Ferrocarril del Oeste, luego Ferrocarril Central Argentino, ramal Pergamino a San Nicolás, con su estación sobre calle Alem al 230 dónde giraba la locomotora para volver por la mismas vías a encarar un viaje de regreso. Estas instalaciones estaban frente a las nuevas del muelle de ultramar que se estaba erigiendo. El otro ramal, era el de Buenos Aires a Rosario, que luego se le conoció como Ferrocarril Mitre en la zona oeste de la ciudad.

> *"El país de la abundancia, de que se hacían lenguas los dueños de la situación, dónde solo bastaba extender la mano para hallar sustento, conoció la vergüenza del trabajo de las mujeres y los niños menores, con salarios inferiores a un peso cuando el pan costaba 0.30 el kilo: una ley presentada por Palacios en el Congreso le puso fin. Conoció el hacinamiento de los conventillos, instituciones típicamente porteñas y generalizadas, que era la vivienda corriente de la población obrera, con una pieza a lo sumo para cada familia, cuando no para dos. Conoció la plaga de la mendicidad por hambre, y los sin trabajo y sin hogar durmiendo en los umbrales y alimentándose de los residuos de los tachos de basura. Dadas estas situaciones extremas –compensación del triunfo de unos pocos- y el bajo nivel general de los salarios, unido a la dureza de las condiciones en que el trabajo se desarrollaba, no es de extrañar la virulencia que adquiere con las luchas sociales en la época del Centenario (1910), cuyos festejos debieron celebrarse bajo la vigencia del estado de sitio.*
>
> *Si tales eran las condiciones del trabajo en la capital de la República ¡Cuáles no serían las del interior! En los ingenios de azúcar, en los obrajes y en los yerbales del norte se había establecido un régimen de verdadera esclavitud en el que a los bajos salarios se agregaba para mermarlos más todavía, la explotación del trabajador mediante el crédito en las "proveedurías" establecidas por los mismos empresarios y dónde debían obligadamente comprar a precios exorbitantes los artículos de primera necesidad. Para asegurarse la clientela no se le abonaban los salarios en moneda corriente, sino en bonos especiales, que solo tenían curso en los referidos comercios. La llave del sistema consistía en mantener al obrero hambriento, perpetuamente endeudado con la empresa, de modo que no pudiera abandonar su puesto sin hacerse culpable de estafa. Los policías locales, que recibían de los empresarios una asignación más suculenta que el sueldo oficial, tenían buen cuidado de que todo marchase sin inconvenientes y de que los caritativos patrones no fuesen burlados en su generosidad y buena fe."*[60]

En relación específica a las condiciones laborales de los trabajadores portuarios argentinos y de San Nicolás por aquellos tiempos, más adelante se profundizará al respecto. Mientras tanto, como referencia, se establece que en 1905 un policía ganaba $60 y cinco años más tarde apenas $65. La leche costaba en 1905, $0.12 el litro. El trigo en el campo costaba $ 0,0525 el kilo y el pan se vendía a $ 0,22 centavos. Un peón rural ganaba en 1905, la suma de $42.

Hay autores que sostienen que a partir de 1908, la Sociedad Puerto comenzó a desvincularse del

PALACIO Ernesto, **HISTORIA DE LA ARGENTINA 1835-1943 Tomo II**, A. Peña Lillo Editor, Bs. As. 1965. Pág.324/325

Ferrocarril Central Argentino, para incursionar en otros proyectos más alentadores y autónomos. Uno de ellos era el trazado de una línea férrea que "arrancaba desde Rufino en la Provincia de Santa Fe, pasaba por las localidades de Isabel, Colón y Ocampo para finalizar en el puerto de San Nicolás específicamente en la sección de ultramar que prácticamente ya estaba a punto. Este proyecto más otro de un ramal de Isabel a Venado Tuerto, fue impulsado por Héctor Zaldarriaga. Se sostiene que tenía una longitud de 300 km pasando en toda su extensión por campos santafesinos y bonaerense aptos para la agricultura. Una vez que la Sociedad Puerto San Nicolás obtuvo la concesión para su propio proyecto ferroviario, se estudió la traza del ramal y se lanzan a la búsqueda de capitales para financiar esta obra. Por ese motivo se comisiona a Damián Michel Torino[61] quien viaja a Inglaterra con esa finalidad. Persuadidos algunos inversionistas británicos, se decide conformar con los mismos una sociedad que se llamará **"The Argentine Unión Railway Company"**. Obtenidos los capitales se comenzó con la tarea cuya intención era el de construir y explotar un ferrocarril entre San Nicolás y Pergamino, más el derecho absoluto a una concesión parecida de Pergamino a General Arenales.

> *"La aprobación de este trazado, que beneficiaría enormemente a los productores de la zona cerealera del nordeste, agilizando el embarque a puertos transoceánicos, tuvo su contrapartida al otorgarse al doctor Alejandro Chapeaurouge, por cuarenta años y en representación de una compañía particular, la concesión para la explotación del puerto de ultramar y cabotaje de Villa Constitución. A pesar que las cláusulas del contrato eran bastante restrictivas, éste último fue administrado por el ferrocarril Central Argentino, que lo convirtió en mero apéndice del de Rosario, al cual le ligaban comunes intereses, produciéndose una división de tareas entre ellos, con pleno consentimiento de las diferentes empresas a las que pertenecían, y en lógico desmedro del nicoleño. No obstante, ambos tenían fuertes desventajas frente a éste último: el puerto de Rosario, por ejemplo, a río bajo tropezaba con la dificultad de que los buques de ultramar no podían completar su carga por la poca profundidad de los pasos Paraguay y Arroyo Seco. En Villa Constitución ocurría algo similar, pues el lecho del río, sumamente angosto, imposibilitaba amplias maniobras, y hacía peligrosa la navegación por falta de corriente. Sin embargo, ambos crecieron a expensas del de San Nicolás, a causa del elemento que más pesara en este deterioro: el manejo de las tarifas, pues en Villa Constitución no se cobraba derecho de muelle ni entrada, por lo que muchos barcos evitaban el puerto bonaerense, a pesar de presentarse como el más apto en cualquier época del año (Buenos Aires, diario 'La Nación', 8 de setiembre de 1919.) La carencia de aptitud o voluntad para dirigir con criterio comercial una empresa naturalmente rentable como la que analizamos, fue evidente en la instrumentación de los aranceles, que como refiriéramos, permitieron que Villa Constitución creciera con ventajas. Y es que de aquel puerto gratis del que hablara Sarmiento, poco quedaba; en 1903, es decir al constituirse la Sociedad Anónima, el costo por tonelada cargada era de $0.10, a lo que debía descontarse la rapidez por el sistema de canaletas que abarataba muchísimo el embarque, supliendo con estas ventajas la diferencia de los fletes ferroviarios. El hecho que las casas exportadoras corrieran con todos los trabajos, hacía de San Nicolás el sitio más económico, dado que los*

[61] Cfr Giggli Ruddy bib.op. cit.

*dueños de los embarcaderos se preocupaban por conseguir trabajo, llegando las cargas desde Córdoba y estaciones intermedias, pues el ahorro permitía bajar entre $ 0.50 a $ 0.70 por tonelada. Sin embargo, tal situación se revertió progresivamente, llegándose a cobrar $1.35 la tonelada por embarcar, más todos los demás adicionales de depósito, carga, etc., siendo la Sociedad la encargada de llevar a cabo los trabajos. El único medio de recuperar la actividad perdida consistió en otorgar un aliciente a la exportación, el cual se aplicó entre 1908 y 1913, y consistió en pagar a los exportadores una bonificación de hasta $0.50 por tonelada. De este modo se llegó a despachar un millón de toneladas en un año, pero dado que la mayoría de las casas comercializadoras tenían participación en la Sociedad, dicha bonificación no consistió más que en un subsidio encubierto hacia ellas mismas, en perjuicio de los demás accionistas. Tampoco hubo iniciativa alguna para inducir al capital a proseguir la construcción de un ferrocarril de trocha angosta, que atravesaría esa zona privilegiada, y que empalmando con el Central Córdoba pudo haber convertido a San Nicolás en puerto importador, circunstancia esencial que habría dado lugar al nacimiento de industrias nuevas, establecimientos fabriles, depósitos, talleres, etc., como punto terminal."*[62]

También hubo un fuerte inconveniente técnico el cual habría surgido por el cruce de este nuevo ramal con uno existente propiedad del Ferrocarril Central Argentino (Buenos Aires- Rosario). Esto demoraría algún tiempo la construcción. Se sostiene que la trocha de este proyecto difería en las medidas utilizadas por los otros ferrocarriles lo que complicaba su interconexión además se convertía en un elemento de competencia en el traslado, carga y descarga de cereales rumbo a la exportación. También hay que tener en cuenta que había concesiones nacionales de línea ferroviarias y dentro del gabinete había posturas contrarias a las líneas férreas otorgadas por los gobiernos provinciales.

Apenas dos años después, por consecuencia de la desintegración del Imperio Otomano, el surgimiento de movimientos nacionalistas dónde se mezclaba cuestiones étnicas, religiosas y culturales, se produjo la famosa crisis de los Balcanes que forzó la intervención de las grandes potencias en salvaguarda de sus intereses económicos. De tal forma Alemania, Francia y Gran Bretaña tuvieron que actuar y esto drenó el flujo de caudales destinado a esta empresa o iniciativa en San Nicolás. Los trabajadores fueron cesados y paralizadas las obras. Se habían extendido unos 20 km de vías y ninguna estación, quedando incluso material en los galpones de la Sociedad Puerto. Sin embargo, hay informaciones que indican que en el verano de 1915/1916 mediante una vieja locomotora Cockerill 0-8-0 y 8 chatas, se hicieron algunos viajes llevando trigo de la zona hasta la cercanía del Puerto. Esto fue una deuda pendiente que de haber sido materializada como correspondía, hubiera traído enormes ganancias a las instalaciones portuarias. No en vano su materialización quedó en la mente de muchas administraciones que su sucedieron en el control y gestión del Puerto.

Muchos vecinos mientras tanto, veían con pesimismo el avance y demora de las instalaciones que allí se montaban. Esto se plasmó públicamente como ya se dijo antes, en gestos como de cerrar las puertas de sus comercios o colocar crespones negros en sus frentes cuando se convocó a la ciudadanía a la inauguración de las instalaciones. Algunos sostienen que esta actitud no era de repudio al progreso que tanto ansiaban y que sabían que iban a ser beneficiados por estas obras, sino a una expectativa bastante alta, de querer observar a su ciudad en un sitial que consideraban la correspondía por su historia y trayectoria.

[62] HARISPURU Adela Cfr Bib.ant.

Creían que sus derechos y sus intereses habían sido dañados por una política estatal que beneficiaba a una empresa particular por sobre los de la ciudad. Afirmaban que los retrasos sufridos eran por incompetencia y falta de interés de la Sociedad Puerto y adjudicaban ello a un mero móvil de especulación inmobiliaria. La reprobación fue casi unánime sin consideraciones de clases o políticas. Para 1910, el año del Centenario de la Patria el Directorio de la empresa estaba integrado por Emilio Delpech, Ernesto Regensburger, Edmundo Homps, y Emiliano Molina, como titulares; eran suplentes Vicente C. Gallo y Francisco Dorignac, síndico Felipe H. Maggiolo, y suplente Juan C. Zimmermann.

En el período comprendido entre el 12 de Octubre de 1910 y el 9 de Agosto de 1914, era Presidente de la Argentina el Dr. Roque Sáenz Peña. No obstante lo informado precedentemente, volveremos a 1911 año a partir del cual, podemos analizar detalladamente gracias al acceso a las Memorias y Balances publicados por la firma; el movimiento económico y los diversos proyectos que oportunamente tuvo pensado realizar la "Sociedad Anónima Puerto San Nicolás" obteniendo una mirada más objetiva del contexto en el cual se tomaron ciertas decisiones que tendrán impacto en su devenir. En este importante aspecto hay que aclarar que esta empresa calificaba su ejercicio económico en forma semestral, informando a mitad del año siguiente, el ejercicio económico de dos semestres (el del año anterior y el primero finalizado en el año en curso). Es decir que sus informes eran presentados generalmente en los meses de Agosto de cada año a todos los accionistas, sobre un cierre de actividades contabilizadas generalmente a fines del mes de Junio, por lo cual debe interpretarse que cuando hablamos del año económico (1911 y siguientes), nos referimos al compuesto por dos semestres, uno del año anterior y otro el primero del año que cierra el informe que lleva su fecha. No obstante aquí se presentaran cifras y gráficos demostrativos y aclaratorios.
En Agosto de 1911 la Sociedad Anónima "Puerto San Nicolás" como se llamaba legalmente a la conocida popularmente como "Sociedad Puerto" presentó a los accionistas el día 29 en la anual Asamblea Ordinaria, su Memoria y Balance. En el mismo destacan que una de sus mayores preocupaciones había sido disminuir las deudas que pesaban sobre ella. La deuda que en 1910 ascendía a $158.739,05 fue cancelada íntegramente con los fondos que se disponían. La deuda de entonces, acumulada hasta dos meses antes ya ascendía a $90.484,35.

La empresa tenía contratadas la realización de obras complementarias en el puerto de importación, las cuales estaban a cargo de la firma "Enterprises de Travaux Publics", además de que se habían contratado maquinarias para la Usina eléctrica propia cuya energía se buscaba aumentar. Este último objetivo estaba a cargo de la firma de los Sres. Agar Cross & Co. Todas esas obras demandaban la suma de $182.552,90 y se habían pagado hasta entonces $138.298.10 en los plazos acordados, quedando una deuda por saldar con esas empresas por la suma de $ 44.254,80.

Lo llamativo del ejercicio fue el informe a los accionistas, que daba cuenta de que la administración del servicio de tranvías había dado una pérdida de $2.173,51. Ellos lo justificaban, a la colocación del cambio de rieles y colocación de nuevo adoquinado que ya habían tenido en cuenta el año antes. Esa inversión posibilitó prolongar las vías hasta el Puerto Nuevo (desembocadura del Arroyo Ramallo), teniendo así acceso a los muelles, lo que producía grandes beneficios, puesto que el tranvía había hecho el transporte de los adoquines descargados en su puerto para la pavimentación de la ciudad, como ya se ha destacado mencionado.

La municipalidad le había encargado realizar el adoquinado frente a los terrenos ocupados por la estación lo que fue abonado por el Puerto San Nicolás Sociedad Anónima. Pero se encontraron con la sorpresa de que la empresa que construye el adoquinado en las calles de la ciudad, por dónde corren las vías del tranvía que pertenece a la Sociedad Puerto, también enviaron sus cuentas a esta firma para que se haga cargo de su pago. Ante ello, el Directorio consideró que no estaba obligado a dicha acción y por lo mismo, resolvió practicar una revisión de todos los antecedentes de las concesiones recibidas y de las obligaciones que derivan de las mismas. Consideraron que antes de continuar con el peso de esas erogaciones, se debía renunciar a las concesiones que a perpetuidad había hecho el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires,

limitando su atención a la parte del recorrido necesario para el cumplimiento de la ley 4210, reduciendo a unir la Plaza Principal (Plaza de la Constitución, más tarde Plaza Mitre) con el Puerto Nuevo, restableciendo el desvío sobre la Calle Garantías (Ameghino).

El Directorio sostenía que el mantenimiento del Tranway (como le decían) no daba beneficio alguno a la Sociedad, y sí pérdidas que si bien eran pequeñas, no había porque soportarlas. Las utilidades líquidas de la Sociedad habían aumentado en relación al año anterior. En el período 1909 a 1910 reportaban $183.813,17 y ahora $ 258.956,03. Casi un 41% más. Sin embargo, destacan en su informe que la diferencia de $75.142,86 ahora obtenidas con relación al año anterior, hubiera sido más notable de no haber ocurrido la pérdida casi total de la cosecha del maíz que desde Enero de ese año (1911) azotaba al país y especialmente a la región del Norte, productora del mismo. Se había calculado obtener 500.000 toneladas y sin embargo se llegó a 414.785 toneladas ascendiendo sus embarques a 437.372 tn. Destacaban un incremento pequeño en la partida de alquileres, producto del ensanche necesario del local donde funcionaban las oficinas.

Se había producido el ingreso de $923.683, 46 por la venta de tierras realizada a la firma "The Argentine Unión Railway Comp. Ltd." para su estación terminal, que recibieron en acciones del nuevo ferrocarril proyectado y en debentures *(Los debentures u obligaciones son títulos negociables emitidos por sociedades por acciones que contraen un empréstito importante, dividiendo así su deuda en fracciones, es decir en partes alicuotas representadas por dichos títulos valores. La palabra debenture es una voz de raíz latina, tomada del derecho inglés)* que se encontraban depositados en el Banco Español del Río de la Plata, en la sucursal de Londres, produciendo los mismos un interés del 5% anual a contar desde el 1 de Junio pasado. La idea era que las mismas fueran colocadas en plaza (ventas) pero debían pasar seis meses luego de su depósito puesto que así lo establecía lo estipulado con la firma "The Argentine Unión Railway Comp. Ltd." Destacaban asimismo que la operación dejaba a la Sociedad, una utilidad líquida de $741.982,19 moneda nacional de curso legal, diferencia entre el precio de balance y el de venta de la tierra.

Este informe intentaba demostrar que la operación de compra-venta de la extensión de tierra necesaria para la estación terminal de la línea de trocha angosta que debe unir Arenales a San Nicolás, hacía posible la construcción de esa línea y que ella era un hecho próximo, ya que se estaban practicando los trabajos de terraplenado y desmonte para la colocación de las vías de acceso al Puerto. Ya estaban aprobados los planos de esas obras por el P.E. de la Provincia de Buenos Aires y faltaba solamente el del gobierno nacional y de esa forma iniciar el tráfico en la próxima cosecha.

"The Argentine Unión Railay Cía Ltda", también había adquirido una nueva concesión que le permitía correr sus líneas hasta Meridiano Quinto *(El Meridiano V se refiere en Argentina a la línea de longitud que corresponde al Meridiano 63º 23' O, que marca el límite político entre la provincia de Buenos Aires, con las de La Pampa, Córdoba y Río Negro)*. De esa forma la influencia del Puerto no se limitará hasta Arenales, sino que abarcará los Partidos de General Villegas y Lincoln, hasta la terminal que por ahora será Meridiano Quinto. Esta línea cruzaba una rica extensión territorial, aumentando de una manera notable el tráfico que se verifica por el Puerto San Nicolás.

Se comunicaba también que los estudios definitivos de la línea de trocha ancha de Rufino a San Nicolás, se realizaban a cargo de ingenieros de los concesionarios, con lo que ratifican que era un hecho próximo su construcción, ofreciendo una feliz perspectiva al movimiento portuario. La visión de entonces por parte de "Sociedad Anónima Puerto San Nicolás" se basaba en que se consideraban insuficientes a los puertos de Capital Federal y Rosario para llenar las necesidades actuales del tráfico internacional convirtiéndose eso en preocupación del Gobierno y las empresas ferroviarias, por lo que estiman que muy pronto tendrán que hacer su desviación hacia otro puerto y ninguno se hallaba en las condiciones que el de San Nicolás.

Resaltaron el valor de los terrenos restantes de su propiedad, y que abarcaron una superficie de 1.442.622,32 metros cuadrados. Destacaban que los mismos están apreciados en los balances a razón de $1,74 el metro cuadrado; la fracción vendida al ferrocarril que no tiene frente al Río Paraná y que es inferior a la que quedaba en posesión de la Sociedad había sido vendida en $8,26 el metro cuadrado.

¿Qué relación existían entre esos valores y los montos que empleaban el común de las personas para sobrevivir? En 1910 el pan de primera calidad costaba $0,20 y el de segunda $0,22. La carne bovina $0,29 el kilo y $0,64 la de cerdo. El litro de vino costaba $0,31. Mientras tanto el Directorio del Puerto era optimista frente al porvenir y estaba integrado por: Presidente Gabriel Giralt, Vice Presidente Emiliano Molina, Secretario Vicente Gallo, Tesorero Edmundo Homps, Directores Alberto Alberti, Nicolás Martelli, Francisco Dorignac y Emilio Delpech.

Al año siguiente, durante el ejercicio de la Memoria y Balance 1911/1912 se da cuenta que se embarcaron 978.914 toneladas en 264 barcos. En el periodo 1911/1912 se embarcaron 978.914 toneladas dando un incremento de 541.542 tn más que el ejercicio anterior; un 123% más. Se emplearon 264 barcos cuando en el ejercicio 1910/1911 fueron apenas 130. Esto da una muestra del crecimiento de la actividad y la dinámica mercantil superando la sequía del año anterior.

Por aquél entonces se sancionaba la ley 5.599 de Fomento de los Territorios Nacionales. Se buscaba con la misma, incorporar esos vastos kilómetros al aparato productivo argentino. El ferrocarril sería el vehículo que las uniría al Puerto de Buenos Aires y en menor medida a los restantes. De esa forma se vinculó parte del Chaco, Formosa, Río Negro y Santa Cruz como así también Misiones. La situación en el sur de Santa Fe y Córdoba se agravó produciéndose en 1912 un gran movimiento de protesta por parte de los arrendatarios chacareros que pasó a la historia nacional como "El grito de Alcorta". Ellos trabajaban campos que alquilaban y las condiciones impuestos por los propietarios de la tierra eran abominables. Con este movimiento que hacía trascender las deplorables condiciones de los arrendatarios y muchos trabajadores rurales, se fue marcando el nacimiento de lo que algunos autores definieron como la "clase media rural". Estas zonas formaban parte de la producción cerealera que salía por los puertos del Paraná, particularmente el de Rosario por su cercanía. Su impacto llegó a la zona de San Nicolás.[63]

Es muy importante destacar que Puerto San Nicolás Sociedad Anónima estaba constituida para 1911, con un capital de 165.000 acciones que valían entonces $45 cada una, constituyendo el total, la suma de $7.425.000,00. Las tierras en San Nicolás, constituían un valor de $2.514.379,51 y la sección de embarcaderos (actual Parque Gral. San Martín) $ 3.268420,19. Por aquellos años, las Memorias y Balances solo reflejan la suma utilizada en sueldos (Para 1911 se informó el pago en el ejercicio 1910/1911 de la suma $7.200,00) que no tributaron aportes previsionales porque eran inexistentes entonces. Se ignora la cantidad de mano de obra empleada en el Puerto de San Nicolás, pero todo hace suponer que superaba al centenar de empleados de los distintos rubros (administrativos, estibadores, carpinteros, herreros, peones, carreros, ferroviarios, etc).

Para observar mejor el ambicioso y revolucionario proyecto –en ese contexto- de la compañía "The Argentine Unión Railay Cía Ltda", observaremos el ramal en tres tramos para vislumbrar mejor sus características y luego una imagen en conjunto.

[63] GRELA Plácido **EL GRITO DE ALCORTA** Centro Editor de América Latina, Biblioteca Política Argentina 107, Bs. As. 1985, Pág. 130

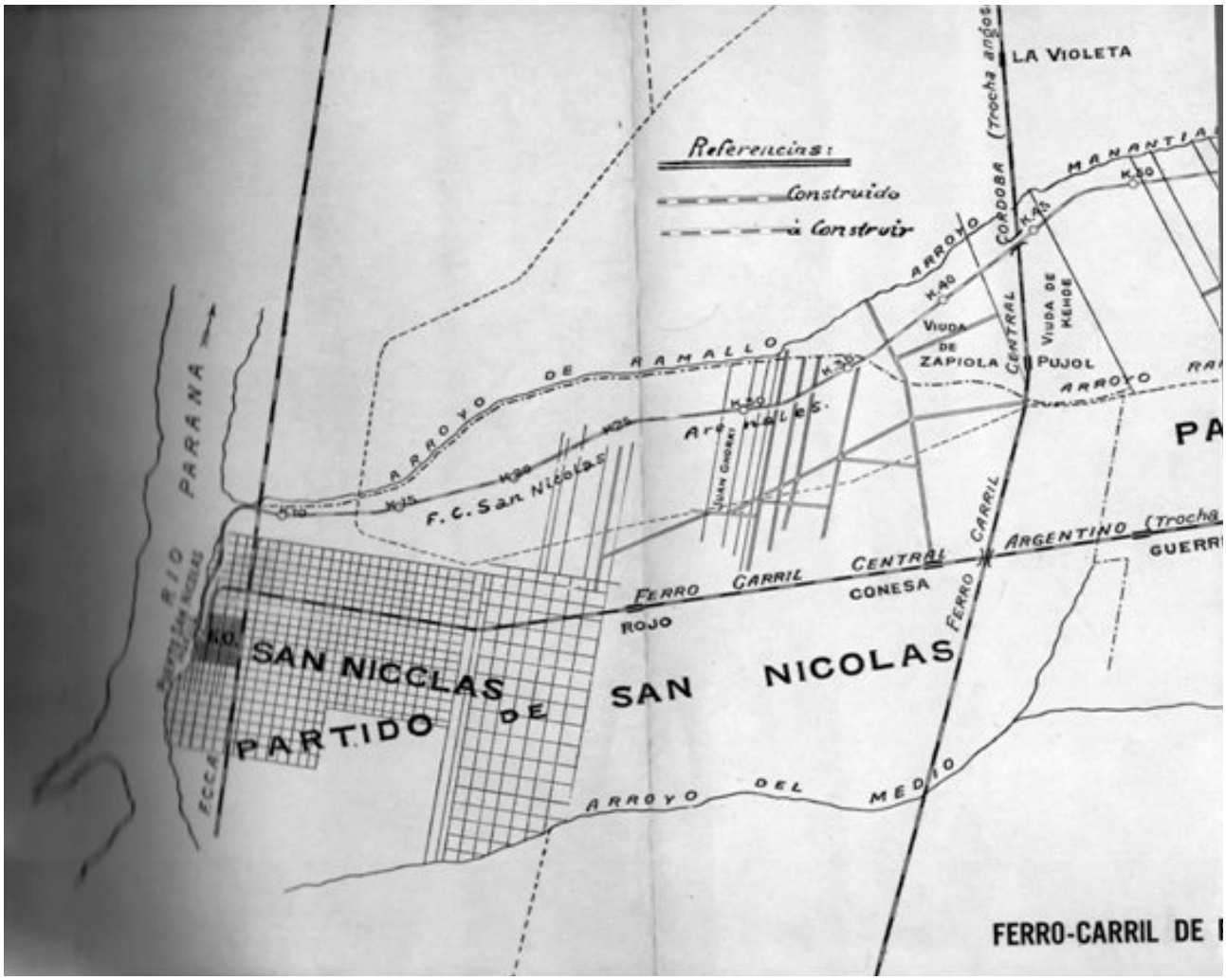



*Imagen Nº 20 - Foto del proyecto: Se observa un tramo del ramal que se construyó y llegó hasta el Km 25 paralelo al Arroyo Ramallo. A partir de allí, estaba proyectada su continuación para cruzar más tarde al Ferrocarril Central Córdoba (luego Mitre) y continuaría paralelo al Ferrocarril Central Argentino.*

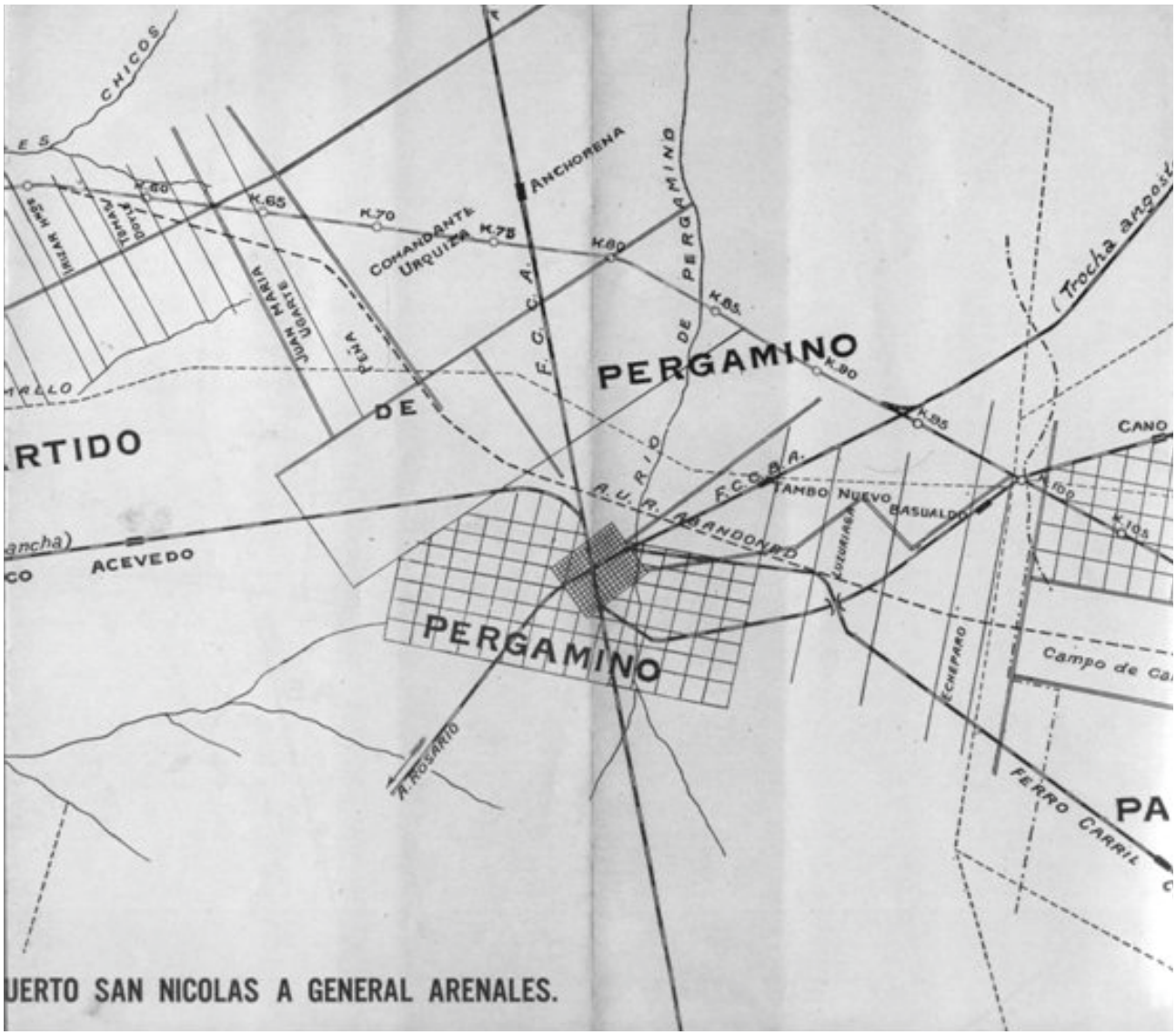



*Imagen Nº 21 -Se proyectaba que el Ferrocarril del Puerto San Nicolás pasara por detrás de Pergamino cruzando ramales del FCCA y del FCCBA (trocha angosta)*

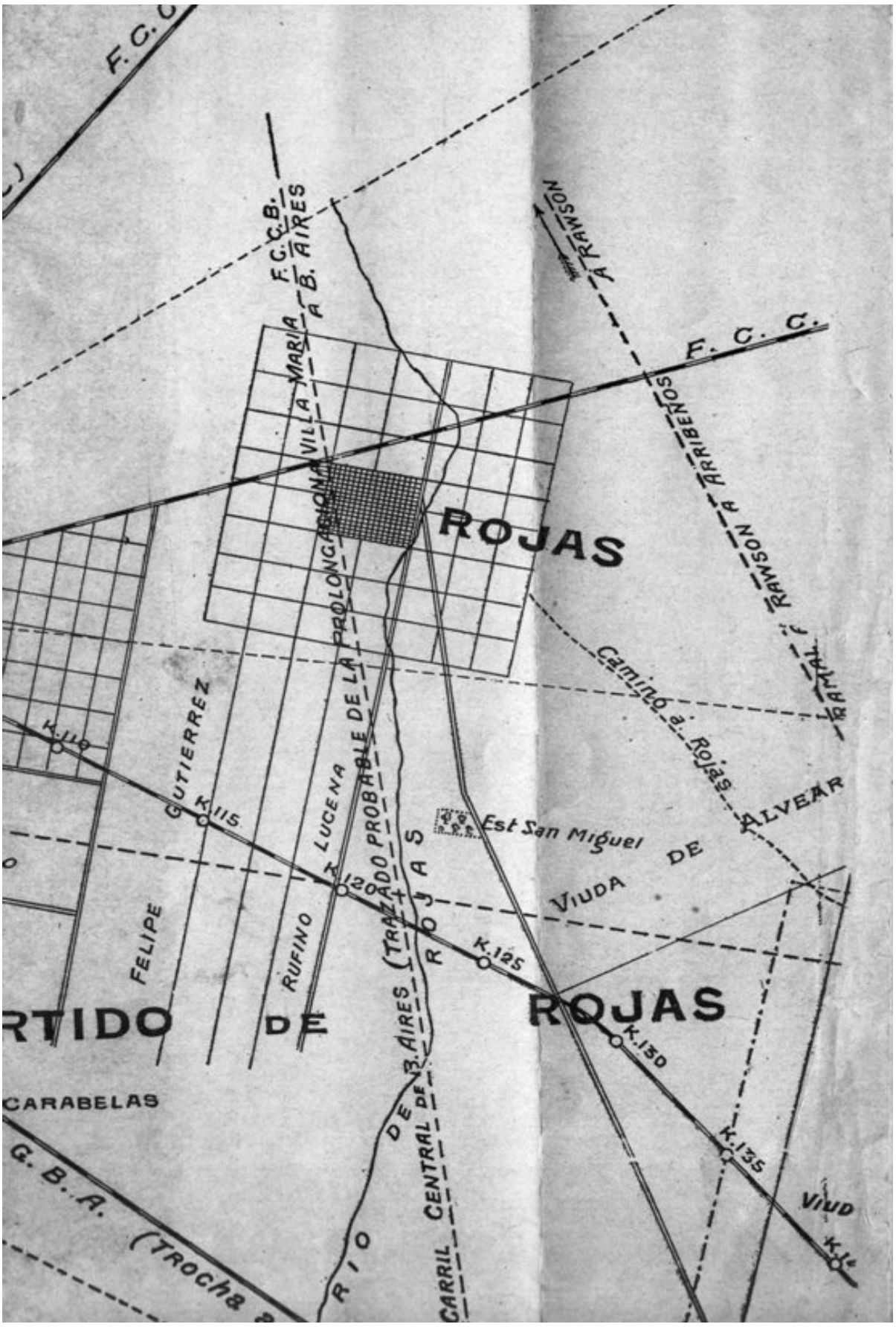



*Imagen Nº 22 - El ramal proyectado ingresando al Partido de Rojas*

En el balance que hace la Sociedad Anónima "Puerto San Nicolás" que cerraba a mediados de Agosto de 1913, el Directorio se mostró optimista por haber confirmado algunas apreciaciones volcadas en el ejercicio anterior al que no hemos podido acceder por carecer de tal documentación.

Se informaba que las operaciones portuarias habían alcanzado un desenvolvimiento amplio que ya habían proyectado. Se calcularon un millón de toneladas tomando como base el resultado de la cosecha, las operaciones efectuadas y los pedidos pendientes. La exportación desde el 1 de Julio de 1912 alcanzó a 978.914 toneladas, quedando una existencia de 27.852 tn en los depósitos de la Sociedad. La exportación estuvo compuesta por 743.749 bolsas de lino, que hacían 47.971 toneladas del mismo, 86.974 bolsas de trigo que hacían 5.522 toneladas, 14.685.922 bolsas de maíz que hacían 925.213 tn, 195 bolsas de alpiste que eran 12 tn, 180 bolsas de nabo que eran 11 tn, 4.621 bolsas de avena que eran 185 tn. Lo que sumaban 15.521.641 bolsas embarcadas y un volumen de 978.914 toneladas. Exultantes, el Directorio informaba que esas cifras eran el más alto movimiento que haya tenido hasta entonces el Puerto y constituyen un índice elocuente de su prosperidad. Destacaban que para atender regularmente las operaciones, funcionaron el "Puerto Nuevo" y las canaletas simultáneamente y durante bastante tiempo. (Se refiere a las ubicadas en la sección del actual Parque San Martín).

Informaban además que actualmente los depósitos del Puerto estában totalmente llenos, contando con alrededor de 900.000 bolsas de maíz en depósito a la vez que se realizaba normalmente el embarque y la carga fluye al Puerto permanentemente esperando para el próximo ejercicio, resultados similares. Por su parte, continuaban los trabajos de construcción de "The Argentine Union Railway Comp. Ltd" y seguían las obras para unirse con el Ferrocarril Central Córdoba. Esperaban que de conseguir eso, la carga con destino al Puerto de San Nicolás para la exportación, aumentaría sensiblemente.

La concesión del Ferrocarril de Rufino a San Nicolás, seguía en vigencia y había cumplido hasta entonces las obligaciones inherentes a la misma, demostrando el propósito firme de ser realizado. Se habían finalizado obras de dragado cuyo costo había ascendido a la suma de $182.000. Consideraban que era un verdadero esfuerzo que el Directorio debió realizar velando por el futuro y mediante el cual se aseguró por mucho tiempo, el movimiento regular de los buques en el Puerto. Se adquirieron y construido cintas eléctricas transportadoras con lo que se facilitaba la exportación por la mayor rapidez de las cargas y se hacía economía en los gastos, a la vez que aumentaba con dos nuevas, las canaletas anteriormente existentes. Terminaron de reconstruir los murallones de sostén de los antiguos Embarcaderos que fueron derrumbados por un ciclón *(vientos intensos acompañados de tormentas)* hacía poco tiempo.

Realizaron reparaciones generales de los pisos de los galpones, construyeron alcantarillas de desagüe y reparado los techos de aquellas. Por su parte se adquieren nuevos elementos de trabajo, como caballadas, planchadas, lonas para pila, arpilleras y otros enseres necesarios ya que los existentes eran insuficientes. La usina fue provista de los elementos necesarios, como talleres de carpintería y herrería que antes no existían. Estaba en trámite diversos juicios de expropiación de terrenos que se consideraban necesarios ante el Juzgado Federal, aportando para ello el plano oficial aprobado por el Gobierno Nacional, para ensanche y seguridad del Puerto. Disminuyó aproximadamente a la mitad los gastos generales en relación al ejercicio del año anterior. Los alquileres había disminuido en una pequeña porción y se había incrementado la partida de sueldos. La Sociedad había abonado por concepto de pavimento en calles que ocupan las vías del Tranway. Las acciones y debentures de la "The Argentine Unión Railway Comp. Ltd" continuaban depositadas en la Sucursal del Banco Español del Río de la Plata en Londres y su servicio de intereses se hacía regularmente, habiendo percibido por ese concepto la suma de $33.276,18.

Sin embargo se informó que la explotación del Tranway continuaba dando pérdidas y se calculaba que las mismas serían ostensiblemente menores que las del año anterior. Las entradas generales fueron $1.275.899,74 y las salidas $761.429,57. Las utilidades líquidas fueron de $514.470,17. Por entonces el Directorio se había modificado y estaba formado por: Presidente Dr. Vicente C. Gallo, Vice Presidente

Emiliano Molina, Secretario Dr. Gabriel Giralt, Tesorero Edmundo Homps, Vocal Emilio Delpech, Nicolás Martelli, Antonio Ferrini y Francisco Dorignag. Se desempeñaba como Síndico Felipe H. Maggiolo. En relación a los sueldos abonados, hubo un leve aumento, que puede considerarse en relación al empleo de nueva mano de obra para las tareas mencionadas y alguna que otra mejora salarial.

El ejercicio presentado por la "Sociedad Anónima San Nicolás" el 29 de Agosto de 1914 informaba que las actividades se desarrollan normalmente, libres de dificultades que antes existían y la plena explotación del Puerto y de la Sección Embarcaderos. Desde 1913 hasta este cierre contable, se habían exportado 780.107 toneladas de cereales. Sin embargo advierten de que esa cantidad podía haber sido superior de no haberse producido un período de fuertes y continuas lluvias caídas desde Marzo hasta esta fecha. Consideran la suma de 200.000 tn. sin embarcar durante ese tiempo, a causa de la interrupción de las cosechas y transporte por consecuencias de la lluvia. Sin embargo, esperaban prontamente proceder a su exportación en el próximo ejercicio. Algo que gravitará en el futuro inmediato es que para 1914 la producción agrícola ya no se incrementaría por la incorporación de nuevas tierras y por la ausencia de cambios tecnológicos que aumentasen la productividad, Las modificaciones de la producción agrícola o ganadera de los años siguientes surgirán uno a expensas del otro.[64] Esto es importante en la medida que afecta a l incremento de las operaciones portuarias locales, el empleo de mayor mano de obra y la inyección de metálico que se volcaría a la ciudad. El Directorio anunció un cambio en los rubros de sus cuentas expresas en el balance: "Obras del Puerto" y de "Embarcaderos y Zona Franca" pasaron a llamarse "Puerto Nuevo y Zona Franca" y de "Antiguos Embarcaderos". Esto serviría para los accionistas que no conocían la ciudad.

Destacaron que en la cuenta "Puerto Nuevo y Zona Franca" llamada antes "Obras del Puerto" hubo un aumento de $97.592,93 con motivo del dragado que se había efectuado el año pasado, de la instalación de otra cinta transportadoras de 150 metros y de mejoras varias, realizadas con el objetivo de aumentar la seguridad y economía de sus servicios. "Antiguos Embarcaderos" ex "Embarcaderos en San Nicolás" aumentó en $48.500 por las construcción de un galpón nuevo de 46 metros por 28 y la ampliación de otro, construcción de tinglados en todas las secciones, con la intención de poder cargar y descargar aún con lluvia, construcción de una nueva canaleta, pisos, desvíos, etc.

Informaron que la cuenta "Instalaciones y Mejoras" llamada antes "Instalaciones" había aumentado $36.435,60 por mejoras y reparaciones efectuadas en los embarcaderos, pero teniendo en cuenta la amortización del 10% sobre el total de $113.338,24. Este aumento quedaba en realidad reducido a $25.101,78. Se dividió la cuenta "Útiles, enseres y muebles" en las de "Locomotoras, Materiales, Útiles y Enseres", de "Caballada" y de "Muebles" para precisar las cosas que respectivamente constituyen.

Se crearon nuevas cuentas. Una de ellas es de "Producción Tranway" que representaba las entradas por concepto del movimiento de pasajeros, entre la estación del Ferrocarril Central Argentino y el Puerto Nuevo, que brindó un ingreso de $18.199,60, contra los gastos representados por la nueva cuenta "Gastos del Tranway" que marcaron $23.022,19 originados por la manutención de la caballada, y lo sueldos de los mayorales (Nota del autor: Algunos autores consideran que el Mayoral era quien conducía el tranvía mientras otros dicen que lo hacían los conductores y el Mayoral cobraba los boletos. En el caso de San Nicolás, los tranways eran conducidos por "cocheros", por lo que se intuye que el Mayoral era quien cobraba los boletos), cocheros, y caballerizos, y conservación de las vías, por consiguiente la explotación del tranwary arroja una pérdida de $4.822,59. Consideraban que la misma se debía al escaso movimiento de pasajeros y a las frecuentes reparaciones de las vías. Estimaron que se había procurado mejorar el servicio lo más que se podía, pero a pesar de los esfuerzos realizados y de las economías introducidas, continuaba

[64] BELINI Claudio y BADOZA Silvia, Artículo EL IMPACTO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL EN LA ECONOMÍA ARGENTINA , Conicet Digital.

dando pérdidas.

El informe detalla también que se habían crearon cuentas especiales para el "Costo Movimiento" que representaba lo pagado por concepto de cuarteadores para la tracción de vagones, descarga, embarque de cereales y demás gastos inherentes al movimiento de exportación, las de "Bonificaciones, Fuerza y Luz Eléctrica, Gastos de Caballeriza Embarcaderos, desvíos y Estadías F.C.C.A. "cuyos importes antes se detallaban en la cuenta "Embarque y Depósitos". Se fusionó la cuenta "Sueldos" de Buenos Aires con la de San Nicolás, estos últimos se cargaban antes a la cuenta "Embarques y Depósitos". Desde ese momento, la cuenta "Embarques y Depósitos" representa todo lo cobrado por concepto de tracción, descarga, almacenaje, embarque y otros ingresos provenientes de secar, ventilar, pesar, etc que se realizan en el Puerto. Esto explicaba el salto del monto considerado sueldos del ejercicio anterior que era $10.500 y que pasa a 49.390,05 en el ejercicio 1914.

La cuenta "Gastos Caballeriza Embarcaderos" pasó a representar los sueldos de caballerizos, carreros y manutención de la caballada, que se empleaba en la tracción de los vagones y en otros trabajos. La cuenta "Locomotoras, Materiales, Útiles y Enseres" resultaba aumentada en $75.144,30 después de deducir el importe de las nuevas cuentas de "Caballada" y de "Muebles". Esto se debe a la compra de otra locomotora, indispensable para efectuar la tracción desde el empalme del FCCA hasta Puerto Nuevo, a la construcción de nuevas cintas portátiles, planchadas y demás elementos construidos a fin de poder mejorar y abaratar los gastos de movimiento de cereales. Destacaron que había nuevo Gerente de la Sociedad llamado Marcelo J. Rebuffo a quien podían consultar al efecto.

A pesar de la limitación de las operaciones de exportación de maíz por las lluvias, el balance de ese ejercicio acusó una utilidad líquida de $404.072,65, después de castigada la cuenta "Deudores Varios" en $ 11.389,95 que venía figurando desde años atrás y la cuenta "Instalaciones y Mejoras" en un 10%, que representa $11.333,82 y de satisfechos honorarios y gastos judiciales por valor de $16.570 que correspondieron a antiguos asuntos y cuyo pago fue demorado en ejercicios anteriores. Se informó que en estas condiciones el Directorio podía proponer el reparto de utilidades, comprendiendo un dividendo que por primera vez se adjudica a los accionistas. Estos datos fueron expresados en planillas separadas. Por esos motivos, con los datos de esas planillas y el balance presentado el Directorio se sentía autorizado para acentuar su optimismo sobre el porvenir de la Sociedad "Puerto San Nicolás" y para decir a los accionistas que de ahí en adelante, y salvo contingencias imprevistas y excepcionales, podrán percibir normalmente el dividendo a que con derecho aspiraban, a la vez que se consolidaba la Empresa y se aumentaba el valor de sus instalaciones y obras. Todo esto estuvo fechado el 10 de Agosto de 1914, firmando el Directorio integrado por: Presidente Dr. Vicente C. Gallo, Vice Presidente Emiliano Molina, Secretario Dr. Gabriel Giralt, Tesorero Héctor Dellepiane, Vocales Nicolás Martelli, Edmundo Homps, Antonio Ferrini y Francisco Dorignac.

El proyecto de distribución de utilidades constaba de lo siguiente: de los beneficios líquidos realizados que importan la suma de $404.072,65, el Directorio propuso, pasar al próximo ejercicio la suma de $1.633,63 y distribuir el saldo de $402.439,01 con arreglo al Art. 31 de los estatutos en la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 10% al fondo de reserva | $40.243,90 |
| 2% al Presidente | $8.049,78 |
| 6% a los Directores y síndicos | $24.146,34 |
| 82% a los accionistas | $330.000,00 |

*Distribución de Utilidades presentado en 1914*

Como puede apreciarse, nadie esperaba en la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás el estallido de la Primera Guerra Mundial y no se imaginaban la forma en que las mismas tendrían consecuencias en nuestro país y para la empresa. Se estaba en la creencia de que esos conflictos puntuales no crecerían de la magnitud en la que lo hicieron.

> *A Roque Saenz Peña lo reemplaza en la Presidencia de la Nación, Victorino de la Plaza, hasta el 12 de Octubre de 1916. "En los primeros años del siglo presente las cifras de la exportación se aproximan a cuatro millones de toneladas, expresándose aún con mayor empeño el propósito de ampliar las posibilidades de embarque directo, que el creciente calado de las embarcaciones afectadas al tráfico de ultramar parece restringir. El puerto de Buenos Aires, igualado por el de Rosario, despacha al exterior un millón y cuarto de toneladas equivalentes al 33 % del total, del cual el 96 % corresponde a los puertos situados en la zona típica del comercio ultramarino. El trazado de las líneas férreas troncales a los puertos asegura ya a los de Bahía Blanca, Santa Fe, La Plata, San Nicolás y Villa Constitución una actividad prominente."*[65]

El 28 de Julio de 1914 estallaba la Primera Guerra Mundial. Sus efectos más inmediatos fue el incremento en la demanda de materias primas y alimentos por parte de Europa lo que elevaría los volúmenes exportados generando el consecuente abarrotamiento de depósitos y bodegas que comenzaron a escasear, impidiendo y encareciendo los embarques. La economía argentina sufrió una salida de capitales y una reducción de las exportaciones (algo muy grave en una economía dónde el 30% de la misma se basaba en sus exportaciones). La recesión sería de una magnitud sin igual aún mayor que la que se produciría años más tarde por la recesión de 1929 a 1932. La desocupación aumentó en 1914 y todavía no habían llegado otras oleadas inmigratorias. Hay cálculos que la estiman en un 19.4% tres años más tarde. Se producen aumentos en los alimentos y una caída en el salario real con una inflación que rondaría el 40% entre 1914 y 1918.[66]

> *"A ello debió agregarse la dificultad surgida por la nacionalidad de las empresas exportadoras de San Nicolás, o sus componentes, dadas sus conexiones con el capital alemán, como 'Bunge & Born', 'Wiengreen' o 'Brauss, Manch y Cía.'. Esto entorpeció la comercialización, que quedó condicionada a una serie de disposiciones dictadas por la 'Royal Commission', la cual controlaba cargas y buques, dándoles el destino que mejor conviniera a Gran Bretaña. Según el Directorio de la empresa, para no quedar totalmente excluida del movimiento comercial, ésta se vio obligada a aceptar las condiciones que la Comisión imponía, entre las cuales figuraban las rebajas en sus tarifas, y el tener permanentemente disponible una determinada capacidad en los depósitos, fueren éstos ocupados o no con cereales. A ello se sumó la selección a favor del trigo y el lino, en desmedro del maíz, principal producto de la región nicoleña, que se había visto ya afectada por la crisis de 1913 y las grandes inundaciones de comienzos del siguiente año. Con motivo de estos inconvenientes, y a pesar que San Nicolás tenía capacidad para almacenar cereales bajo techo y en planchada, los galpones de la Sociedad*

[65] ORTIZ Ricardo M. (1943) Bib. op. cit.
[66] Cfr BELINI y BADOZA Artículo Conicet op. cit.

*permanecieron vacíos, y en 1915 se decidió clausurar el puerto nuevo no por escasez de cosechas, pues los depósitos de Ferrocarril Central Argentino estuvieron siempre abarrotados, sino por las condiciones de abandono absoluto y la falta de interés en efectuar cualquier inversión para mantenimiento. Recién en Mayo de 1916 se anuló el contrato con la 'Compañía de Obras Públicas del Río de la Plata', encargada de llevar adelante las construcciones comprometidas en la concesión, y se acordó con otra empresa que habría de continuar las tareas, previa reparación de los elementos dañados e inútiles. El plan general de las obras definitivas de defensa que pudieran ser necesarias, se habrían de ejecutar bajo el contralor del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, con arreglo al pliego oficial de condiciones, aprobado previamente. Los miembros de la Sociedad Puerto, manifestaron que la firma tenía la mejor voluntad de continuar la explotación en las condiciones más apropiadas para todos los participantes; y para demostrar su interés argumentaban que se había comenzado la construcción de dos ramales ferroviarios: Uno a Arenales y el otro a Rufino, para los cuales se había obtenido la concesión nacional, hallándose ambos en principio de ejecución.*

*En el caso del primero, fue transferido gratuitamente a la 'Sociedad Puerto', se formó una empresa extranjera, se expropiaron o adquirieron terrenos para vías y estaciones y alcanzaron a construirse 22 kilómetros de la línea completa. Pero al estallar la guerra, la empresa tuvo dificultades financieras para poder continuar, por lo cual debió suspender los trabajos. Y tanto era el interés positivo por parte del Directorio, que habían estudiado la posibilidad de adquirir la sección concluida de la línea, más sus terrenos, para continuar la construcción, cuando menos hasta el empalme con la vía de trocha angosta del ferrocarril Central Córdoba. Según añadían, esta iniciativa había motivado que algunos representantes de fuertes capitales norteamericanos consideraran la perspectiva de vincular la ejecución de ese tramo con un plan de arrendamiento del puerto nuevo, a fin de instalar elevadores y fábricas de diferentes artículos en la zona franca, con cuyo objeto se habían comenzado las tratativas con miembros del directorio de la Sociedad.*

*También trataban de justificar la disminución del movimiento portuario cargando a la Guerra con todas las culpas. Sin embargo, y según explicáramos, el puerto siguió trabajando en esos años, aunque sólo en la zona controlada por la empresa ferroviaria, desde donde se logró exportar, entre 1915 y 1917, una octava parte del volumen total nacional, aunque en términos absolutos éste decayese de cuatro millones a ochenta mil toneladas."*[67]

En relación al comercio de granos, muchos autores sostienen que la Primera Guerra Mundial afectó negativamente ese rubro de la balanza comercial argentina y coinciden en la escasez de bodegas para el transporte ultramarino. El tonelaje total de buques extranjeros que entraron y salieron de puertos argentinos según los datos registrados cayó a casi la mitad entre 1913 y 1918. Durante la guerra, las exportaciones argentinas de granos crecieron en valor, por el aumento de la demanda europea principalmente, pero no en volumen, por la recurrencia de las malas cosechas (ya hemos hablado aquí de las

[67] Cfr HARISPURU Adela Ibidem ant.

recurrente lluvias), principalmente de maíz, a causa de malas condiciones climáticas. Las exportaciones de trigo sufrieron menos por ese motivo y en 1918 se vieron favorecidas porque Rusia, como consecuencia de la revolución de fines del año anterior, dejó de exportarlo. Aunque las exportaciones de granos se recuperaron gradualmente, sólo en 1918 su valor superó significativamente al de 1913.

El 12 de Octubre de 1916 asumía como Presidente de la Nación, el Dr. Hipólito Yrigoyen y pocos meses más tarde en 1917 se consideraba caduca la concesión otorgada a la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás de la línea férrea de Arenales a San Nicolás y que había sido acordada por la ley 8441. Una muestra de la manera en que la guerra submarina europea estropeaba los planes argentinos y nuestra economía, está expresada en un trabajo de Felipe Pigna.[68]

> *"Yrigoyen asumió la presidencia con la guerra europea en pleno desarrollo. Los Estados Unidos todavía no habían ingresado en ella; recién lo harían en 1917. Nuestro país mantuvo la neutralidad iniciada por Victorino de la Plaza, por las mismas razones económicas y políticas que había argumentado su antecesor: nos permitía continuar con las exportaciones tradicionales y facilitar créditos a los países que nos compraban. Pero la actitud de Yrigoyen será mucho más enérgica que la de su predecesor quien toleró, sin hacer absolutamente nada, el ataque alemán contra un consulado de nuestro país en Bélgica, el saqueo del edificio y el fusilamiento del propio cónsul argentino. El 4 de abril de 1917 un submarino alemán, violando el principio de neutralidad, hundió el buque mercante argentino Monte Protegido. Inmediatamente el gobierno de Yrigoyen le exigió explicaciones al gobierno alemán en estos términos: "El hundimiento del Monte Protegido (…) constituye una ofensa a la soberanía argentina que pone al gobierno de la República en el caso de formular la justa protesta y la reclamación de las explicaciones consiguientes. (…) El gobierno argentino espera que el gobierno imperial alemán, reconociendo el derecho que asiste a la República, le dará las satisfacciones debidas, desagraviando el pabellón, y acordará la reparación del daño material". (Nota del doctor Pueyrredón al ministro de Berlín, Luis B. Molina, 22 de abril de 1917, telegrama Nº 30, en MIREC: Documentos y actos de gobierno relativos a la guerra en Europa, Buenos Aires, 191). El gobierno alemán contestó el 28 de abril: "El gobierno imperial, deseoso de demostrar el espíritu amistoso de que está animado, se apresura a asegurar al gobierno argentino que está dispuesto a dar la reparación por el daño causado, y expresa al mismo tiempo, sus sinceros sentimientos de pesar por la pérdida del buque argentino". Pero parece que los germanos tenían un concepto muy particular del espíritu amistoso y dos meses después otro barco argentino, el Toro fue hundido por otro submarino alemán. El gobierno argentino volvió a quejarse "La República (…) no puede consentir como legítimo el daño directo, a base de una lucha en la que no participa. No es posible que sus productos neutrales se califiquen en momento alguno como contrabando de guerra (…) Son el fruto del esfuerzo de la Nación en su labor vital (…) El gobierno argentino no puede así reconocer que el intercambio de la producción nacional del país, sea motivo de una calificación bélica*

[68] PIGNA Felipe **LOS MITOS DE LA HISTORIA ARGENTINA 3**, Buenos Aires, Editorial Planeta, 2006, págs. 53

*restrictiva de su legítima libertad de acción y de evidente menoscabo a su soberanía". (Roberto Etchepareborda, Yrigoyen/, Buenos Aires, CEAL, 1984.) Finalmente el gobierno imperial concretó sus disculpas oficiales y aceptó indemnizar a la Argentina: "El Gobierno imperial (…) ha resuelto (…) indemnizar al gobierno de la República los daños causado por el hundimiento de dicho buque (…) Declara al mismo tiempo que la libertad de los mares, también para la navegación argentina, constituye uno de sus objetivos principales en esta guerra. Por consiguiente reconoce gustoso (…) las normas del derecho internacional (…)" (Raimundo Siepe, Yrigoyen, la Primera Guerra Mundial y las relaciones económica, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1992.)*
*Los alemanes hicieron efectivo el desagravio a nuestros símbolos patrios y el pago de la indemnización en la base naval de Kiel el 21 de septiembre de 1921 a bordo del acorazado Hannover."*

La Primera Guerra Mundial, hizo que nuestro país redefiniera algunos aspectos de su política exterior y se acomodara paulatinamente a las circunstancias imperantes, ya que su economía agroexportadora, estaba ligada al desarrollo de estos sucesos y definía el rol de los puertos y su movimiento exportador.[69]

*"Posteriormente, la neutralidad fue sostenida por el gobierno argentino aun cuando los distintos socios comerciales fueron cayendo en los bandos beligerantes como Italia o Portugal. Conforme al esquema de política exterior planteado por Gustavo Ferrari, la neutralidad argentina durante la Gran Guerra estuvo relacionada con dos constantes de su historia diplomática: aislacionismo y pacifismo, que respondieron a intereses económicos. La diferencia en la neutralidad entre Victorino de la Plaza e Hipólito Yrigoyen fue que el primero la manifestó ante casos concretos y el segundo la consideró un estado natural de la nación. "Es decir, la neutralidad implicó una actitud más favorable en la opinión pública hacia Gran Bretaña, Francia y Bélgica por simpatías ideológicas e intereses económicos y políticos. Cuando Alemania declaró la guerra submarina ilimitada, surgió una oposición más concreta a la postura argentina de mantenerse neutral. Yrigoyen resistió la presión de Estados Unidos a favor del ingreso a la contienda y ello fue posible, en parte, porque para el Reino Unido el abandono de la neutralidad significaba la dificultad de recibir abastecimiento argentino y la mayor injerencia estadounidense en suelo argentino." "Algunos puntos álgidos de la Gran Guerra generaron dificultad en el sostenimiento de la neutralidad, a saber: 1) el vicecónsul argentino fue fusilado en Dinant por alemanes que ocuparon Bélgica; 2) a finales de 1915 la embarcación "Presidente Mitre" fue apresada por un crucero británico; 3) el velero "Monte Protegido", cargado con lino con destino a Rotterdam, fue hundido por un submarino germano en el Atlántico Norte en abril de 1917; 4) el navío "Oriana", que llevaba cueros y hierro viejo, también fue hundido por transportar*

[69] RAYES Agustina, **LOS DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES Y LA NEUTRALIDAD ARGENTINA DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL** en www.biblio.uade.edu.ar

*material considerado como contrabando de guerra; 5) la embarcación "Toro", que llevaba lanas, carnes, grasas, cueros y tanino que se dirigía a Génova, fue igualmente derribado en 1917 y 6) el envío de telegramas de Karl von Luxurg a Berlín desde la legación sueca en Buenos Aires en los que sugería el hundimiento de barcos argentinos sin dejar rastros. Muchos de estos hechos no sólo demostraron la falta de respeto de la neutralidad por parte de los beligerantes sino que, en concreto, significaron el entorpecimiento de las relaciones comerciales del país. Estas acciones pueden ordenarse en dos grupos: aquellas orientadas a dificultar el transporte de los bienes exportados y las dedicadas a quebrantar la cadena de distribución de los productos. La guerra trajo efectos perniciosos sobre la navegación que obviamente repercutieron en el intercambio de productos argentinos, particularmente porque no existía una flota mercante propia y las embarcaciones nacionales tenían capacidad sólo para realizar viajes de cabotaje."*

Como era acostumbre a mediados o fines del mes de Agosto de cada año, se presentaba la Memoria y Balance por parte del Directorio a los accionistas del Puerto San Nicolás. En aquella oportunidad de 1918, los miembros del Directorio alertaron a los accionistas que los resultados del balance que se presentaba era consecuencia de factores extraños. Provienen -informan- de la mala cosecha del año 1916-1917, cuyos productos debían exportarse en su mayoría en el período correspondiente al presente ejercicio económico de la Sociedad y a las dificultades permanente de transporte internacional por la escasez de bodegas. Las operaciones del Puerto debieron necesariamente ser reducidas: solo en los dos últimos meses pudieron alcanzar alguna importancia mediante un convenio con "The Royal Commission on Wheat Supplies" para el depósito en sus galpones y exportación por su Puerto de 40.000 toneladas de trigo, como mínimum, en condiciones que permitieron cubrir los gastos generales.

La producción de maíz era abundante en la zona de influencia de nuestro Puerto; del movimiento de este y el resultado de sus operaciones dependía las cantidades que se cosechen y se exporten por el mismo. No era posible aventurar juicios al respecto, en medio de la incertidumbre reinante en cuanto a probabilidades de transporte para el exterior. El balance a pesar de todo arrojaba un beneficio de $10.076,33 que sumado con el de $120.687,82 del ejercicio anterior, formaba un total de $130.764,16. El directorio propuso que, previas las reducciones determinadas por el Art. 31 de los Estatutos, ese importe se aplique a amortización de la partida "Tramway San Nicolás"-Cuenta Capital" teniendo en consideración que ella representaba un valor improductivo, como que anualmente arroja pérdidas. Se complica el seguimiento de la cuenta sueldo, ya que el Directorio indistintamente cada año, la presenta separada de otros rubros o formando parte de "Gastos Generales" por lo que no puede apreciarse debidamente su trayectoria. La cuestión promovida para obtener en juicio ordinario la devolución de $ 43.725.20, importe de pavimentos en San Nicolás, correspondiente a las calles ocupadas por las vías del Tramway, fue resuelta en definitiva declarándose firme y válido el pago a que la Compañía había sido condenada. El importe de esta partida estuvo computado en el balance anterior, en la cuenta Ganancias y Pérdidas. Como puede apreciarse anteriormente, la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás tuvo que hacerse cargo del gasto de adoquinamiento de aquellas arterias por dónde pasaba el tramway y que era reclamado por el Municipio y sus contratistas. Fue firmado la escritura de adquisición de la fracción de terreno de propiedad de la sucesión Roth, sobre el Río Paraná, que era materia de un juicio de expropiación iniciado hace años, incorporándose en consecuencia ese terreno al dominio de la Sociedad. Como contrapartida, el juicio que por indemnización de daños seguían los Señores Marcone Hnos. dueños de la canaleta y depósito existentes en ese terreno y como consecuencia de la expropiación, había sido fallado en definitiva favorablemente a la Sociedad, eximiéndola de toda responsabilidad. El Directorio esperaba que en breve tiempo más puedan terminar las gestiones pendientes relacionadas con la exención de la Contribución Directa. Teniendo en cuenta el aumento de todos los gastos y de acuerdo con lo que se ha hecho en los

Puerto de la Capital y Rosario, el Directorio resolvió gestionar del P. E. la autorización correspondiente para elevar sus tarifas en un 25 %. Quedaban en depósito una existencia de 610.984 bolsas o sea 39.752 toneladas.

| TRIGO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **PUERTOS** | **1913** | **1914** | **1915** | **1916** | **1917** |
| Buenos Aires | 455.513 | 292.162 | 533.327 | 976.831 | 379.017 |
| Bahía Blanca | 929.256 | 250.714 | 937.996 | 718.952 | 246.759 |
| La Plata | 326.922 | 161.346 | 156.345 | 100.602 | 11.533 |
| San Nicolás | 6.526 | 2.310 | 5.125 | 2.303 | |
| Santa Fe | 264.439 | 9.965 | 106.897 | | |
| Rosario | 778.651 | 238.336 | 708.770 | 450.100 | 260.313 |
| Villa Constitución | | | | | |
| Varios | 33.546 | 2.898 | 264 | 24.417 | |
| **TOTALES TONELADAS** | 2.794.853 | 957.761 | 2.448.724 | 2.273.205 | 897.622 |

*Tabla Nº 7 Estadística de la Bolsa de Cereales. Embarque de Cereales según puerto Quinquenio 1913-1917*
*Fuente Revista Mensual del B.A.P. (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico).*

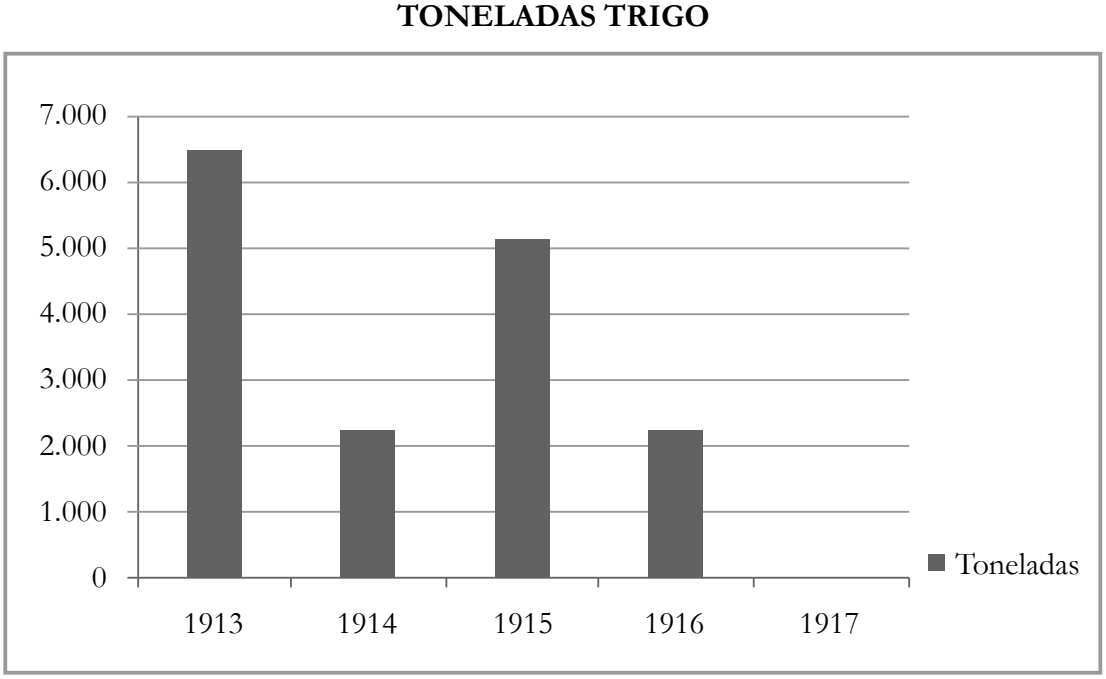



*Gráfico Nº 3 Estadística de la Bolsa de Cereales. Embarque de Cereales según puerto Quinquenio 1913-1917*
*Fuente Revista Mensual del B.A.P. (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*

| MAIZ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **PUERTOS** | **1913-1914** | **1914-1915** | **1915-1916** | **1916-1917** | **1917-1918** |
| Buenos Aires | 1.311.002 | 991.866 | 1.599.884 | 1.409.520 | 371.829 |
| Bahía Blanca | 9.400 | 500 | | 1.038 | |
| La Plata | 239.279 | 21.150 | 47.168 | 36.517 | 5.919 |
| San Nicolás | 895.500 | 561.253 | 42.915 | 73.649 | 36.375 |
| Santa Fe | 46.302 | 22.445 | 4.040 | 2.194 | |
| Rosario | 1.866.922 | 2.131.354 | 2.037.028 | 1.018.868 | 290.864 |
| Villa Constitución | 47.790 | 80.493 | 239.223 | 99.899 | 13.461 |
| Varios | 92.326 | 47.652 | 48.323 | 38.816 | 6.762 |
| **TOTALES TONELADAS** | 4.508.505 | 3.856.713 | 4.018.581 | 1.680.504 | 725.210 |
| Observación: Datos consignados desde Abril a Marzo | | | | | |

*Tabla Nº 8 Estadística de la Bolsa de Cereales. Embarque de Cereales según puerto Quinquenio 1913-1917*
*Fuente Revista Mensual del B.A.P. (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*

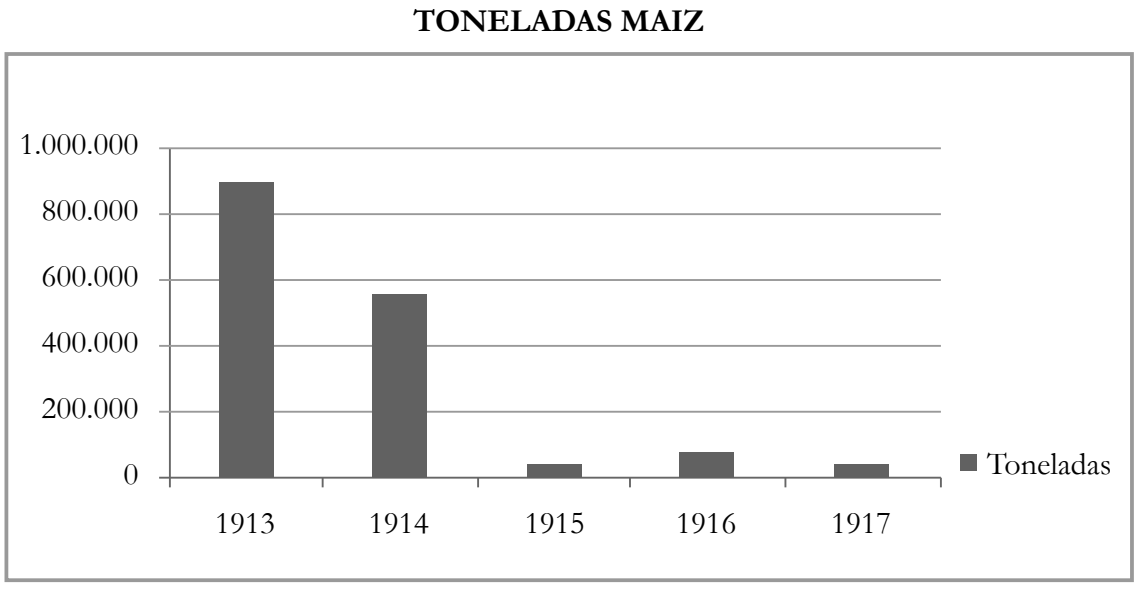



*Gráfico Nº 4 Estadística de la Bolsa de Cereales. Embarque de Cereales según puerto Quinquenio 1913-1917*
*Fuente Revista Mensual del B.A.P. (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*

| LINO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **PUERTOS** | **1913** | **1914** | **1915** | **1916** | **1917** |
| Buenos Aires | 246.613 | 161.355 | 388.450 | 384.708 | 122.349 |
| Bahía Blanca | 406 | 42 | | 335 | |
| La Plata | 14.517 | 15.972 | 12.961 | 2.541 | 1.176 |
| San Nicolás | 74.112 | 69.098 | 52.419 | 24.494 | |
| Santa Fe | 158.802 | 134.532 | 64.767 | 6.516 | |
| Rosario | 275.831 | 216.401 | 404.401 | 189.126 | 14.946 |
| Villa Constitución | 1.143 | 2.800 | 8.191 | 21.758 | 1.180 |
| Varios | 247.652 | 261.380 | 70.353 | 9.176 | 517 |
| **TOTALES TONELADAS** | 1.019.476 | 861.580 | 1.001.542 | 638.654 | 140.168 |

*Tabla Nº 9 Estadística de la Bolsa de Cereales. Embarque de Cereales según puerto Quinquenio 1913-1917*
*Fuente Revista Mensual del B.A.P. (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*

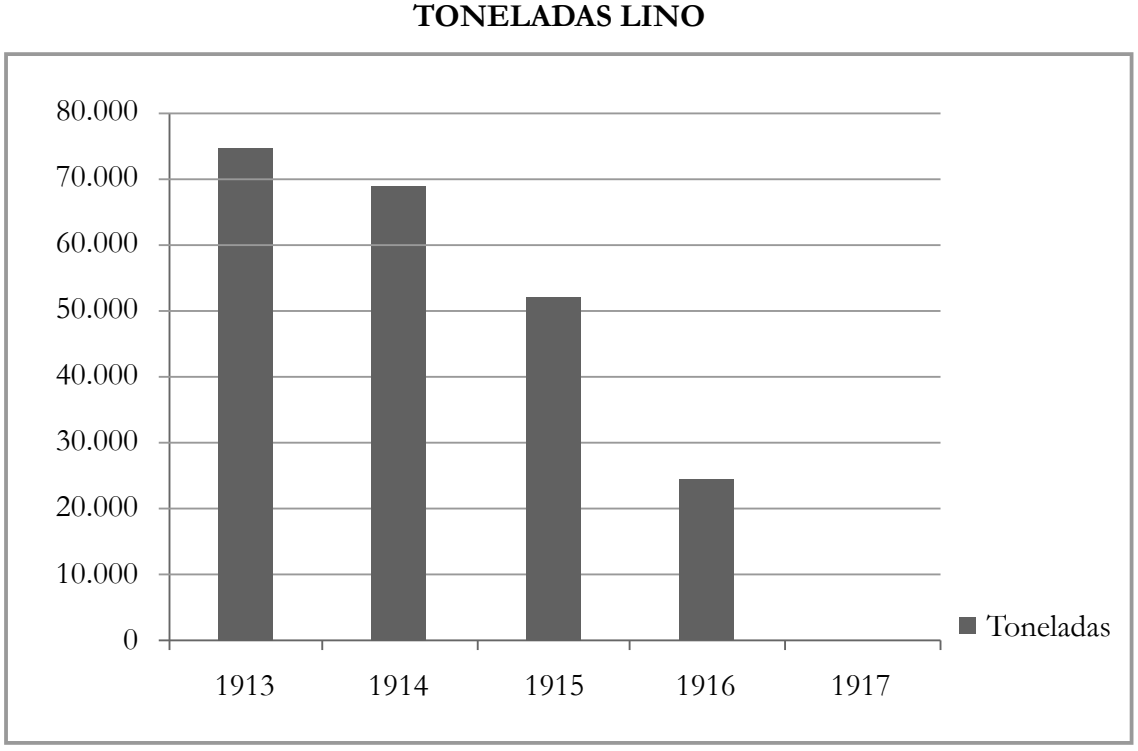



*Gráfico Nº 5 Estadística de la Bolsa de Cereales. Embarque de Cereales según puerto Quinquenio 1913-1917*
*Fuente Revista Mensual del B.A.P. (Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*

Las informaciones brindadas por la Revista del BAP dan cuenta de la importancia del Puerto de San Nicolás dentro de los primeros cinco del país. El período comprendido entre 1913 y 1917 es muy demostrativo de la forma en que la guerra europea comienza a golpear a la economía agroexportadora argentina, y por ende a los embarques salidos de nuestras instalaciones. La carencia de algunos balances de la Sociedad Puerto en esta etapa nos privan de pormenorizados análisis, pero tanto en las tablas como en los gráficos expuestos en esta publicación del FFCC Buenos Aires al Pacífico se puede vislumbrar el desarrollo de las tres principales materias primas que se embarcan en San Nicolás como son el Trigo, Maíz y Lino. En el caso del primero o sea el Trigo, fundamental para la alimentación, hay una tendencia a la disminución como producto de los factores ya enunciados. Con el maíz, el producto más exportado de todos, el impacto es notable a partir de la campaña 1915/1916 que intenta recuperarse luego de 1917 pero vuelve a disminuir a la mitad en el siguiente periodo. Con el Lino se inicia una etapa de decadencia que se observa claramente en la tabla y gráficos.

Para fines de 1918, el Directorio de la empresa estaba conformado por: Presidente Dr. Vicente C. Gallo, Vice Presidente Emiliano Molina, Secretario Dr. Gabriel Giralt, Tesorero Héctor Dellepiane, Vocales: Nicolás Martelli, Edmundo Homps, Antonio Ferrini y Marcelo J. Rebuffo quien se desempeñaba como hemos visto de Director/Gerente y Silvio J. Merlo como síndico. De acuerdo a un informe elaborado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina[70], el comercio de granos con Gran Bretaña se vería afectado también por dos cuestiones inherentes a la política exterior de ese imperio. Los británicos se oponían al almacenamiento ilimitado de las existencias de granos que pudiesen entorpecer el curso normal del comercio. No estaban dispuesto a dejar que nuestro País, almacenara grandes existencias de granos. Por otro lado ellos brindaron preferencias en el comercio a sus dominios, para el abastecimiento de granos. Hubo un intento de conciliar estos intereses en 1916 cuando se intentó acordar entre el gobierno argentino y británico la formación de un sindicato privado de bancos y empresas exportadoras de cereales, supervisados por el gobierno inglés, que tendría el monopolio de sus ventas al Reino Unido. Argentina le vendería a crédito que luego de la guerra Gran Bretaña debería pagar. Esto fracasó porque luego de la llegada de Yrigoyen a la Presidencia de la Nación, las tratativas se paralizaron por un desacuerdo de las nuevas autoridades respecto al crédito *(Roger Gravil, "The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918", Journal of Latin American Studies, Volume 9, Number 1 (May 1977), pp. 63-71 y 81; R. Gravil, The Anglo-Argentine Connection..., op. cit, pp. 116-119; y Ricardo Weinmann, Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico, Buenos Aires, Biblos-Fundación Simón Rodríguez, 1994, p. 68).*

Poco tiempo después los británicos, excluyeron a las compañías cerealeras de capital alemán del mercado. Estas buscaron nuevos mercados dónde colocar sus productos por ejemplo Bunge y Born se dedicó al abastecimiento del mercado interno y del mercado brasileño, Weil Hnos suspendió sus actividades y se dedicó a la compra de cédulas argentinas provenientes de accionistas en Alemania y Hardy y Mûhlenkamp reemplazaron a su socio alemán por uno belga, Louis de Ridder *(Foreing Office (F.O. 833/16, Tower to Grey, Commercial Nº 147, 30 September 1916, 3-7, 12, 20, 44, 50, fuente citada por R. Gravil, The Anglo-Argentine Connection..., op. cit., p. 121).*

Gran Bretaña se preocupaba no solamente por su abastecimiento sino por neutralizar el de su enemigo. En nuestro país crecieron los embarques a países que se mantenían neutrales como Holanda, Dinamarca y Suecia, cuando antes, su importancia era insignificante. Algunos de estos países se convirtieron en intermediaros de Alemania. Se extendieron las líneas de barcos a vapor entre Argentina y esas naciones *(De acuerdo con las cifras aportadas por autores como Krause y Weinmann, las exportaciones*

[70] FUENTE: http://www.argentina-rree.com/10/10-005.htm

*argentinas a Holanda, Suecia y Dinamarca durante la Primera Guerra crecieron 41%, 100% y 300% respectivamente respecto del período pre-bélico. Ver, respecto de este tema,* R. *Weinmann, op. cit., pp. 69-71, cuya fuente es Otto Albert Krause, Argentiniens Wirtschaft während des Weltkrieges, ihre Bedeutung, für die deutsche Volkswirtschaft und Auswanderung, Berlín, 1919, pp. 10-12, 57 y 80).*

Esto era facilitado porque esas exportaciones o embarques se hacían "a órdenes", sin declarar el destino final *(Los embarques "a órdenes" fueron una modalidad comercial que consistía en destinar un cargamento a determinados puertos de conveniente proximidad a los mercados de consumo, para de allí, y de acuerdo con el estado de las plazas europeas en el lapso de tiempo transcurrido desde su embarque hasta su llegada, hacerlo seguir al destino definitivo. Este se establecía, por consiguiente, algún tiempo después de terminadas las operaciones aduaneras correspondientes, sobre las cuales incide la observación estadística. Los datos del comercio exterior de la Argentina, afectados por esta modalidad, no podían reflejar las cifras exactas del intercambio con cada uno de los países consumidores de los productos argentinos. A los totales de las estadísticas oficiales sobre exportaciones argentinas destinadas a cada uno de estos países habría sido necesario agregar el monto, desconocido, de los embarques remitidos "a órdenes", y que luego les fueron destinados definitivamente. En síntesis, cuando se estudia la distribución de las exportaciones argentinas, el comercio "a órdenes" constituye uno de los principales obstáculos a resolver. Ver al respecto Dirección General de Estadística, Anuario del Comercio Exterior de la República Argentina correspondiente a 1932, Buenos Aires, Jacobo Peuser, 1933, p. LV).*

*"Gran Bretaña presionó al gobierno argentino para evitar que la Argentina vendiera a países europeos neutrales, granos que terminarían en Alemania. La renovación de un préstamo de los bancos de Nueva York a la Argentina y la aprobación de licencias de exportación de carbón, maquinaria agrícola y otros productos norteamericanos a la Argentina se condicionaron a que ésta reservase sus excedentes de granos para los aliados. Se calculaba que éstos demandarían 525 millones de bushels* (Nota del autor: Los "El bushel" es una unidad de medida de capacidad para mercancía sólida en los países anglosajones (países de habla inglesa). Se utiliza en el comercio de granos, harinas y otros productos análogos) *de trigo en 1918, de los que Canadá y Estados Unidos sólo suplirían 320 millones. Las exportaciones argentinas de grano, por lo tanto, resultaban cruciales para los esfuerzos de guerra de los aliados. (F.O. 902/15, WTID Weekly Bulletin, 24-30 August 1917, 38-39; F.O. 902/15, WTID Weekly Bulletin, 31 August-6 September 1917, 41, fuentes citadas por* R. *Gravil, The Anglo-Argentine Connection..., op. cit., p. 124.). La Argentina se negó a suspender las ventas de granos a los países neutrales, pero Gran Bretaña también presionó a éstos para que redujeran sus compras. El Ejecutivo de Trigo Inter-Aliado, que controlaba el abastecimiento a los aliados occidentales, asumió la responsabilidad por las compras de Noruega, Suecia e Islandia, que fueron financiadas por el Tesoro británico. Ante la virtual eliminación de mercados alternativos, al gobierno argentino no le quedó otra opción que estrechar relaciones con Gran Bretaña y los aliados. (P.H. Smith, op. cit., p. 73 y C.E. Solberg, op. cit., pp. 49-50).*

El armisticio firmado en Noviembre de 1918, parecía traer la ansiada paz necesitada para restablecer la normalidad en el comercio y actividades portuarias argentina. Esta guerra que había finalizado había potenciado la participación y presencia de Estados Unidos en el comercio mundial y declinaba la de Gran Bretaña. Estos vendían sus manufacturas industriales, como las textiles, carbón, hierro y aceros y algún otro afectado por bienes sustitutivos. Estados Unidos, exportaban maquinarias y bienes manufacturados de alta tecnología cuya demanda aumentaba día a día. Para 1918 la participación de Estados Unidos en las exportaciones mundiales era del 15,8% mientras que la de Gran Bretaña llegaba al

10,8%. Esta franja se ampliaba a medida del crecimiento industrial. Entre 1913 y 1925, el producto industrial mundial aumentó en un 20% y el de los Estados Unidos en un 40%, mientras que el de Gran Bretaña, en cambio, sufrió una disminución del 14%.[71] Todo esto ocurría en un sistema monetario y financiero sumamente delicado ya que también había problemas en numerosos mercados. Para las transacciones comerciales internacionales antes de 1914 como hemos visto, se utilizaba el patrón oro, el cual conectaba las diferentes monedas estableciendo una relación fija con el valor de este metal. Las monedas podemos decir que eran convertibles en oro. Pero resulta que los países involucrados en la Primera Guerra Mundial, habían gastado todas o gran parte de sus reservas de oro, creando papel moneda en exceso y con ello financiar los gastos de guerra. Esto forzosamente creaba el abandono del patrón oro generando un proceso inflacionario. En consecuencia a ello, se celebra después de la guerra (1922) la Conferencia Internacional de Ginebra, que establece un sistema diferente, el Gold Exchange Standard, que se había comenzado a utilizar a partir de 1918. Por este sistema cada moneda de cada país ya no estaría vinculado al patrón oro sino a una moneda central definida y convertible en oro. Por ello surgen con fuerzas la libra esterlina y el dólar que se establecen posibilitando los intercambios internacionales. El oro se convirtió en un papel de reserva nacional cuya cantidad era igual a las divisas circulantes. Esto consagra el debilitamiento de Gran Bretaña. La regulación internacional dependía del control y coordinación de los grandes centros capitalistas y por supuesto, la confianza que el resto de los países le confirieran. Había naciones endeudadas que dependían de la disponibilidad del sistema bancario norteamericano ya que no había entonces un gran organismo financiero internacional. La posguerra de la Primera Guerra tuvo como una de sus características las reorientaciones comerciales, y el reforzamiento del proteccionismo. A eso hay que sumarla la falta de liquidez, condujeron con el tiempo a serias dificultades en los mercados.

Juan Bautista Arámburu era un ingeniero civil que había sido designado Jefe de la Oficina Técnica de la Municipalidad de San Nicolás, cargo al que renuncia varios años después para que lo ocupase Ariodante Ghisolfi, el que se desempeñó luego de su desvinculación con la empresa que lo había contratado para las tareas del puerto desde 1908 hasta 1944. Arámburu, fue un militante radical y como consecuencia de la intervención nacional a la Provincia de Buenos Aires en 1917, se lo designó Comisionado Municipal. Un poco más tarde entre 1918 y 1922 ocupó una banca de Diputado Nacional gestionando el servicio de cloacal para la ciudad. Fue en ese puesto que el 29 de Septiembre de 1919, presenta en el Congreso Nacional un proyecto de caducidad de la Sociedad Puerto el cual nunca será tratado. Por su parte, el organismo pertinente, La Dirección General de Obras Públicas de la llamada Sección del Paraná Interior, realizó un escrito respondiendo su reclamo:

> *"no solamente la Sociedad ha cumplido sus obligaciones, salvo las excepciones autorizadas por el P.E.; sino también que las instalaciones son capaces de satisfacer los fines a que fueron destinadas, una vez reparados los desperfectos que acusan en la fecha. El estudio de las causas por la cuales al puerto no trabaja en toda su amplitud y solo limitadamente por su sección de embarcaderos, estimo es inherente a la explotación del Puerto mismo; debe admitirse que ello interesa más particularmente a la sociedad concesionaria. No puede tampoco esta circunstancia, ser motivo para resolver la caducidad".*

En aquella oportunidad Aramburu sostuvo: *"Hasta hace treinta años el puerto de cabotaje de San Nicolás era uno de los más cómodos y seguros del Paraná. Un brazo del río bastante ancho y con aguas profundas, daba acceso a un dique, a un pequeño malecón y a un muelle de hierro que constituían las obras portuarias construidas allí en diferentes épocas por el Gobierno de la Nación. Tenían entrada y salida*

[71] Cfr RAPOPORT Mario bib.op.cit.

*cómodas a estas instalaciones no sólo los barcos menores sino también los vapores de pasajeros de la carrera del Paraná y del Paraguay, los que hacían escala allí por resultarles sumamente fácil esta operación, la que no les ocasionaba ningún recargo ni gasto" (Congreso de la Nación, Diario de sesiones, Sesión extraordinaria, 1918, tomo IV, p. 339.)* También dijo. *"Me inclino a pensar que a la empresa (Sociedad Fantasma) no le interesa terminar el puerto ni hacerlo trabajar aunque los demás puertos del país estén abarrotados y que parece descontar el porvenir al sentirse dueña de una concesión que le asegura por 70 años la más absoluta posesión de casi cinco mil metros de barranca alta sobre las aguas del Río Paraná, verdadero don de la naturaleza al que NO DEJA NI HA DEJADO NUNCA ACERCARSE A OTRAS EMPRESAS QUE HAN PRETENDIDO HACER ALLI ALGO QUE FUERA DE VERDADERA UTILIDAD PUBLICA".*

En cuando a la decadencia que se refería Aramburu, algunas de las razones podían provenir en que sobre el brazo dónde se erigía el Puerto de Cabotaje, un poco más arriba, se producía un embancamiento constante y paulatino que con el tiempo llegó a producir la clausura del referido brazo. Por otra parte, ese gran muelle quedaba de a poco aislado del gran curso del río, prácticamente sin salida ni profundidad necesaria para las grandes embarcaciones que se venían. Aramburu insistía en que debían hacerse obras en ese río que lo volviese a tiempos y condiciones anteriores ya que con el tiempo también se perjudicaría el Puerto de Ultramar en la sección embarcaderos (actual Parque San Martín). Se formaban depósitos aluviales que eran muy costosos de levantar y eso exigía atención permanente. Proponía la canalización del arroyo "Yaguarón aguas arriba produciendo que la corriente arrastre todo el limo acumulado, favoreciendo el Puerto de Cabotaje y asegurando el de ultramar.

> *"Ecos en la prensa: Los periódicos locales y nacionales, comenzaron a tratar la situación de la ciudad (42 Buenos Aires, La Argentina económica, año VIII, Nº215, p. 4, cols. 1 – 3.) y se difundió un artículo de 'La Nación' (Buenos Aires, 15 de setiembre de 1919.) titulado "Un viaje al puerto de San Nicolás: Situación peligrosa del capital de la empresa", donde se explicaba la intención periodística de hablar con el Dr. Gallo, Presidente de la Sociedad, a fin de obtener su justificación para la falta de operatividad del puerto, aunque sólo recibieran una negativa a dar explicaciones. El diario nicoleño 'El Comercio', resumía así las condiciones del puerto: Una parte del muelle, las vías férreas, las canaletas de embarque y otras instalaciones abandonadas, se encuentran poco menos que inservibles. "De lo único que la renombrada Sociedad se ha ocupado en estos últimos años, es de explotar los embarcaderos viejos" (...), pero dadas sus pésimas condiciones, numerosos cerealistas, acobardados por las gabelas impuestas por los concesionarios, habían preferido el puerto de Villa Constitución o cualquier otro. La descripción del llamado puerto viejo, es decir la barranca que separa la ciudad del río Paraná, no era mucho mejor: Compuesto por un conglomerado de galpones de zinc de todos los tamaños, sin orden ni simetría, en deplorable estado, "se ubican al borde de la barranca de la que se desprenden las antiguas canaletas para la carga de cereales de los buques. Es lo único que tiene de puerto. La impresión que se recibe al visitar esa zona es sumamente triste, de algo que se desmorona. Ni un buque; chapas de zinc viejas, galpones casi vacíos, y para terminar este cuadro de abandono y tristeza, un banco de arena que avanza en forma de isla, con toda su vegetación, y amenaza en breve cerrar el canal" (San Nicolás, diario 'El Comercio', año VIII, 13 de*

*setiembre de 1919.) La parte más grave del tema, era el puerto nuevo. Ubicado en posición inmejorable, aunque algo distante de la población, causaba el mejor efecto visto de lejos, impresión que desaparecía al llegar al desvío del ferrocarril donde por falta de uso, la vía estaba cubierta por tierra y pasto. Siguiendo ese ramal se llegaba al muelle, adornado con dos o tres guinches eléctricos solitarios sobre la costa, que tendían sus brazos al cielo como pidiendo misericordia y protección. Por defectos de estructura en la construcción y luego el abandono, el muelle iba hundiéndose por tramos, al igual que parte del muelle y un galpón, lo cual significaba una fundación en extremo deficiente. Para su debida reconstrucción se habría necesitado una suma mayor al 50 % del valor de costo, y éste figuraba en el balance por aproximadamente m$n 4.000.000 (Ut supra) También en 'El Comercio' se podía leer: "La concesión está caduca, pues no habiéndose cumplido las condiciones, dicha caducidad se ha operado de pleno derecho (...). Desde 1903 a 1919 han transcurrido dieciséis años y el puerto no se ha hecho, a pesar de los plazos de la ley de concesión. La última prórroga fue concedida por decreto de noviembre de 1903, y venció en mayo de 1909, esto es, hace diez años" (San Nicolás, suelto de 'El Comercio', 15 de setiembre de 1919.) -Nuevamente el clamor popular: Estos eran los argumentos esgrimidos durante todo el mes de setiembre de 1919, cuando las voces del pueblo de San Nicolás llegaron a ambas Cámaras del Congreso Nacional, donde se presentara un proyecto solicitando la caducidad de la concesión otorgada por las leyes 4210 y 5090 (DSCDN, 1919, tomo V, p. 720) Entre los considerandos se explicitaba que hacía más de veinticinco años que, al constituirse la Sociedad Puerto de San Nicolás se le había entregado la concesión para construir y explotar "el mejor puerto del río Paraná con aguas profundas al pie de altas barrancas", y si en los largos años transcurridos, la Compañía no había sido capaz de cumplir con las obligaciones que tomara a su cargo para la satisfacción del servicio público, no podía aspirar que en las decisiones gubernativas primasen sus intereses particulares en detrimento de las exigencias de la producción y el comercio. Finalmente, se resumía la historia diciendo que en los primeros quince años de existencia de la Sociedad, comprendidos entre 1888 y 1903 (es decir anteriores a la ley 4210 que correspondían a una concesión previa), la más absoluta esterilidad había sido el exponente del progreso a que se había comprometido, y que en los años posteriores a la renovación de la concesión, y hasta entonces, la existencia de la Sociedad no había sido más provechosa, siendo imposible anotar en su haber el más insignificante aporte para satisfacer las necesidades generales (San Nicolás, 'El Comercio', año VIII, Nº 216, 30 de setiembre de 1919, p. 5: "Sociedad Anónima Puerto de San Nicolás: Caducidad de su concesión. Capital que se desvanece. Prédica sana".) Al conocerse la noticia de la caducidad de la concesión, la prensa local se preguntaba cómo había sido posible que los accionistas no se hubieran dado cuenta de la pésima administración de su capital, y hubieran consentido un desquicio semejante. A su vez, cómo los Directores podían haber considerado que su deplorable administración no habría de conocerse alguna vez, y que entonces se les pediría rendición por su accionar, responsabilizándoseles por ese desastre (Ibidem) La prensa, en general, apoyó la*

*caducidad de la concesión y solicitó la inmediata continuación de las obras hasta su terminación, por cuenta del Estado nacional. Así, desde Rosario, el periódico 'La Capital', resumía gráficamente la situación del otrora gran puerto, diciendo que San Nicolás había sido y era en esos momentos, sólo una ciudad bloqueada (Rosario, diario 'La Capital', año VIII, Nº 217, 15 de octubre de 1919, p.7.) A esas voces se unió la de 'La Nación', que lamentaba la desastrosa postración que entonces caracterizara a San Nicolás, producto de su accidentada historia. (Buenos Aires, 'La Nación', 8 de setiembre de 1919[72]).*

En este fuerte alegato Arámburu sostuvo también lo siguiente:

*"La única parte que la sociedad tiene para trabajar son las canaletas ubicadas en otro lugar y que, con posterioridad a su concesión adquirió de algunos particulares, y que fueron incorporados a la concesión en virtud de la Ley 5090. Estas canaletas antes de pasar a ser propiedad de la Sociedad Puerto de San Nicolás, realizaban un trabajo intensísimo de exportación de cereales, trabajo que puede comprobarse perfectamente consultando las estadísticas de aquellos años, adquiridas por la Sociedad DISMINUYERON NOTABLEMENTE EN SU MOVIMIENTO a punto de que el Puerto de San Nicolás que antes de 1907 acusaba un índice muy alto de exportación entre los puertos de la República, hoy ocupa uno de los últimos puestos, con perjuicio evidente de la Zona Norte de la Provincia de Buenos Aires y Sud de Santa Fe, cuya gran producción, que suman muchos cientos de miles de toneladas tiene que ser conducido hasta Dársena o hasta Rosario, con el recargo de mayores fletes que aminoran el precio de los productos en los lugares de producción. Es que la Sociedad de Puerto San Nicolás ha probado hasta hoy, de la manera más evidente, QUE NO ES UNA EMPRESA QUE FINCA LA LEGITIMA UTILIDAD DE SUS CAPITALES EN LA UTILIDAD QUE PUEDA PROPORCIONARLE LA EXPLOTACION INTENSA E INTELIGENTE DE ESA CONCESION, SINO EN OTROS NEGOCIOS QUE POSIBLEMENTE ESPERAN MAS ADELANTE APROVECHANDO DE SU SITUACIÓN PRIVILEGIADA".*

El panorama mostrado por las posturas opositoras a la gestión de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, contrastaba notablemente con los informes de actividad que por parte del Directorio de la empresa, recibían los accionistas de la misma. Indudablemente la Primera Guerra Mundial afecto al comercio de exportación argentino y por ende al Puerto de San Nicolás. Se pueden observar las cifras y gráficos que lo demuestran como así también, la escasa simpatía que la firma gozaba en la ciudad. Entre 1914 y 1918 disminuye notablemente el capital referido en los balances como "Tierras de San Nicolás". En 1914 el valor asignado era de $ 2.537.606,96 y en 1919 pasa a $ 518.274,49. La carencia de documentación referida a los años 1915/1916 y 1917 nos impide arrojar luz al respecto. Sin embargo es probable la venta de propiedades como medio para afrontar la aguda crisis producida como consecuencia de la guerra europea.

[72] Cfr HARISPURU Adela op. Cit.

Arámburu continuó con su prédica denunciando el accionar de Puerto San Nicolás Sociedad anónima, afirmando:

> *"Me inclino a pensar porque la empresa no le interesa terminar el puerto NI HACERLO TRABAJAR aunque los demás puertos del país estén abarrotados y porque parece descontar el porvenir al sentirse dueña de una concesión que le asegura por 40 años la más absoluta posesión de casi cinco mil metros de barranca alta sobre las aguas profundas del Río Paraná, verdadero don de la naturaleza al que no deja ni ha dejado nunca acercarse a otras empresas que han pretendido hacer allí algo que fuera de utilidad pública"*

Alertaba además a las autoridades de otros incumplimientos por parte de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima entre los que se destacaban la terminación de la sección primera del Puerto previstas en el contrato de concesión, la iluminación de los últimos 200 metros de muelle y galpón de importación (para esa fecha inexistente según el Diputado), encoronamiento eficaz del muelle (que estaba a punto de destruirse) y que ahora lo estaba, por lo cual acompañó fotografías de esas instalaciones, terminación de las vías, colocación de grúas, colocación de cabrestantes eléctricos, edificios de administración, aumento del poder de la usina, apertura y adoquinado de la calle que debe llegar al puerto, macadanización de la Calle Buenos Aires (hoy Calle Alem), una grúa eléctrica y dos grúas de dos y media toneladas (como lo estipulaba el decreto del 23 de Noviembre de 1908), prolongación de las vías del tranvía hasta el muelle, depósitos altos y depósitos bajos. Reafirmaba que cualquier inspección técnica iba a establecer fehacientemente que estas obras no constituyen la primera sección del puerto de ultramar de San Nicolás que según el art. 8 de la ley 4210 debían terminarse a los dos años de la aprobación de los planos respectivos.

En Agosto de 1919, en su Memoria y Balance, la firma sostiene que se desempeñó dentro de las limitaciones y dificultades establecidas por la guerra europea y cuya característica principal fue la escasez de tonelaje y la reducción de la exportación general. Establecen también que esta problemática gravitó en todos los puertos de la república y que la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, pudo alcanzar ciertos rendimientos que después de cubrir los respectivos gastos de administración, brindaban una utilidad líquida. Se mostraban optimistas frente el futuro inmediato y los beneficios que reportarían la firma de la paz en el viejo continente entre ellos la normalización del movimiento de buques y el incremento de las operaciones de exportación de cereales especialmente la de maíz.

Se informó que durante este tiempo, se trató de conservar y mejorar en la medida de lo posible las instalaciones, obras y depósitos del puerto para que puedan responder a las nuevas exigencias de mayor desenvolvimiento. Como hemos visto, esta visión contrasta con Aramburu y los críticos de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás. Se emplearon las utilidades obtenidas en el marco de un plan de administración económica, ajustándose a lo establecido en sus estatutos y posicionarse despejada de obligaciones para el presente. No obstante aclaran que se mantienen pendientes de ejercicios anteriores lo que pueda corresponder a contribuciones respecto a los bienes que deben ser abonados en virtud de una gestión administrativa en trámite. Integraban en Directorio de la empresa por ese entonces, las siguientes personas: Presidente Dr. Vicente Gallo, Vicepresidente Emiliano Molina, Secretario Dr. Gabriel Giralt, Tesorero Héctor Dellepiane, Vocales Nicolás Martelli, Antonio Ferrini, Nicolás Mihanovich y Miguel Camuyrano, Síndico Silvio J. Merlo. En este ejercicio hubo distribución de utilidades (algo que no ocurría en un par de años) pero no alcanzó a los poseedores de acciones.

| | |
|---|---|
| 10% al Fondo de reserva | $149.586,40 |
| 8% al Directorio | $14.958,64 |
| Amortización de la cuenta "Puerto Nuevo y Zona Franca" | $122.660,65 |

*Distribución de utilidades en el ejercicio 1919*

Un hecho significativo fue que el 14 de Mayo de 1919, quedaba rubricado en el Boletín Oficial, la creación de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de empleados ferroviarios con sujeción a las disposiciones que establecía la ley. La misma fue derogada por Ley 18.037 art 93 Vigencia especial art 95 a partir del 1 de Enero de 1969. Sin embargo, la Sociedad Puerto San Nicolás, comenzó a tributar jubilaciones y pensiones recién a partir de 1924, por lo que se cree que mientras tanto, su personal no gozó de sus respectivos aportes.

En Octubre de 1920 la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás ya posee una Dirección General en la ciudad de Buenos Aires, en la calle Victoria 757, su administración local en Calle España y Colón, y en sus balances publica un capital autorizado y realizado de $ 7.425.000 m/n. Por aquel año, el Directorio de la Sociedad Anónima San Nicolás, considera altamente satisfactorio el ejercicio que cerraba aquel mes y año, teniendo en cuenta el movimiento como los beneficios obtenidos. Como consecuencia de la paz europea se estaba reanudando el comercio de exportación pudiendo las instalaciones desenvolver con eficiencia sus medios de trabajo y al Directorio ampliando y reorganizando los servicios de acuerdo a las nuevas circunstancias. Se destacaba el acercamiento al Puerto de nuevas e importantes casas exportadoras llegando a doce las que ya utilizan las instalaciones. La exportación de trigo durante el curso del año había sido muy apreciable y significativa, posicionando a la zona de influencia como exclusiva del maíz. Se mostraron optimistas en cuanto a las proyecciones a futuro sobre la exportación de ese grano. Destacaron que desde Noviembre de 1919, el Puerto trabajó constantemente, finalizando este ejercicio económico con notables beneficios obtenidos y los cuales esperaban mejorar si no se producían contratiempos imprevistos. Informaron además que el Directorio atendiendo a un futuro posible estaba tratando de ampliar y mejorar los servicios del puerto a fin de que las casas exportadoras concurran con preferencia al mismo. Pusieron de manifiesto que las operaciones podrían alcanzar cifras más altas, no de mediar la escasez de vagones que retrasaban el trabajo de todo el país.

Como elemento nuevo en este ejercicio ya se destaca la irrupción en escena del movimiento obrero portuario que se hizo sentir en el puerto, pero *"todas las medidas adoptadas oportunamente nos evitaron trastornos dignos de mención"*. Resaltaban que el Puerto siempre realizó sus operaciones dentro de las normas existentes que armonizaron las exigencias de la administración con el deber de la equidad en cuanto a los reclamos del personal empleado y obreros. En ese aspecto destacan que las mejoras concedidas al personal, hicieron crecer las erogaciones de la administración, pero el aumento de tarifas en trámite y con despacho favorable, en el límite concedido a otros puertos, va a compensar el gasto que esas erogaciones comportan.

Otro asunto que resaltaron fue el que se refiere a las reparaciones del muelle de Puerto Nuevo. Viejos defectos de ubicación y quizás de construcción hicieron posible desperfectos durante 12 años ocasionados por las corrientes y que eran observables en más de cien metros de extensión. Estos estaban compuestos por la desnivelación del mismo y del piso del galpón de exportación, por las socavaciones producidas en el lecho del río. Sin embargo informaron que ambas construcciones se conservaban en buen estado, permitiendo ciertas operaciones en parte del muelle. Con la intención de ponerlo en aptas condiciones, el Directorio solicitó y obtuvo del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, y otros técnicos

y especialistas, algunos estudios de las obras necesarias y gracias a eso, se procedería prontamente al llamado a licitación. Se cree que el monto de esas obras ascendería a $160.000 aproximadamente, suma que pensaban enfrentar en pagos anuales a fin de que esta inversión se reparta en forma más equitativa entre los beneficios presentes y futuros de la Sociedad.

Otro de los importantes temas sería la continuación del Ferrocarril San Nicolás-Arenales del cual ya se ha informado oportunamente. La Compañía "Argentine Unión Railway" que en 1912 tomó a su cargo la construcción y explotación de esta línea, obligada por necesidades derivadas de la guerra europea, tuvo que interrumpir las obras, y estaba en esos momentos en una situación de liquidación y además habiéndose declarado caduca la concesión el Directorio, se preocupó en realizar gestiones destinadas a construir la continuación de los trabajos suspendidos cuando menos hasta el empalme con la vía del F.C.C. Córdoba, sin perjuicio de su ampliación futura, en la medidas que las circunstancias lo permitan. El Directorio esperaba oportunamente brindar mayores explicaciones a los accionistas. También se refirieron a las gestiones realizadas por el Dip. Aramburu en la Cámara de Diputados de la Nación que se detallaron anteriormente, y que *"como era lógico pensar no ha tenido ulterioridades"*.

En relación a ésta intervención, destacan que los informes producidos por la asesorías legales y técnicas del Poder Ejecutivo de la Nación, han sido favorables a la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, lo que confirmaría el prolijo estudio que el Directorio habría encargado a un profesional competente, en el sentido de que este organismo cumplió con todas sus obligaciones hasta su presente y que gozaba de una situación legal firme. Además el Directorio impulsó nuevamente una solución definitiva pendiente sobre la exención o limitación de Contribución Directa por sus propiedades en San Nicolás y esperaba una solución satisfactoria. Su directorio para esta fecha había cambiado en algunos de sus cargos. Eran Presidente Dr. Vicente C. Gallo, Vicepresidente Emiliano Molina, Secretario Antonio Ferrini, Tesorero Santiago V. Peluffo, Vocales Nicolás Martelli, Nicolás Mihanovich, Miguel Camuyrano, Simón Guthmann, Síndico Gerónimo Podestá. En materia de sueldos, se abonaron $ 49.994,35 y como se informó, comenzaron los aportes previsionales que en futuros ejercicios, al igual que "Sueldos" serán considerados como "Gastos Generales".

Se realizo además en esta oportunidad una nueva distribución de utilidades, de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 10% al Fondo de reserva | $149.586,40 |
| 8% al Directorio | $14.958,64 |
| Amortización de la cuenta "Puerto Nuevo y Zona Franca" | $122.660,65 |
| A los accionistas | $495.000,00 |

*Distribución de utilidades en el ejercicio 1920*

En 1920 se ponía en marcha también nuevas tarifas complementarias para transporte y almacenaje de bolsas vacías, por grupos de 25 bolsas cada una:

*De buque a wagón directamente……por grupo $ m/n 0.09*
*De buque a depósito directamente……..por grupo $ m/n 0,06*
*De depósito a wagón ……..por grupo $ m/n 0,06*
*Almacenaje por grupo y por día…….por grupo $ m/n 0,001*

"La Empresa se reserva el derecho de no recibir bolsas vacías en sus depósitos, cuando lo considere

un peligro para la salud pública. En este caso el depositante queda, obligado a retirar, las bolsas vacías dentro de las 24 horas de serle comunicada la orden respectiva. Las desinfecciones que hubiera necesidad de efectuar en cualquier caso, serán por cuenta y riesgo del depositante."

*Movimiento de Buques: Todo buque atracado a muelle o barranca, que por falta de mercadería no efectúe operaciones, y cuya permanencia dificulte o impida el atraque de otro, la Empresa se reserva el derecho de hacerlo retirar a la rada, siendo todos los movimientos por cuenta del mismo.*

Esta tarifa entró en vigor el 5 de Octubre 1920, quedando anulada la circular Nº 2 dictada el 1 de Diciembre de 1913. El año siguiente (1921) fue un momento muy importante para la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás. Además de las actividades anuales cotidianas, como lectura y presentación de Balance como así también de renovación de autoridades, se llevaba a consideración de los accionistas un convenio ad-referendum celebrado por el Directorio con "The Argentina Unión Railway Company Ltd" (firma que se encontraba en liquidación) para la compra de las vías y terrenos de la parte construida de la línea de San Nicolás a Arenales y autorización en su caso, al Directorio para continuar o negociar la construcción de la línea hasta el empalme con la vía del F.C.C.C. El ejercicio económico presentado en aquella oportunidad había cerrado en el mes de Junio y se presentaba bastante reducido, alcanzando lo exportado a la cantidad de 200.000 toneladas, que corresponden en sus tres cuartas partes principalmente, al segundo semestre del año pasado (el primer semestre que se presenta en esta ocasión). Informaron además que los últimos seis meses, el movimiento fue casi nulo, lo que adjudicaban a una ocasión extraordinaria de limitación de las exportaciones en todo el país. Atribuían principalmente los motivos, al momento europeo y consideran ya pasado ese trastorno, puesto que en esos instantes del informe, las exportaciones se habían reanudado. Destacan que se realizaron contratos de trabajo, que asegurarían una exportación para el nuevo ejercicio, de aproximadamente 500.000 toneladas condiciones que juzgaban beneficiosas para la producción y la exportación. Sostuvieron que el objetivo de esta operación era asegurarse la mayor concurrencia posible, en cuanto a trabajo y a movimiento lo que redunda en igual beneficio para el comercio y la clase trabajadora de la localidad, manteniendo el Puerto en aptas condiciones de prestar sus servicios a quien lo solicite. Se continuaron las ampliaciones de las instalaciones, ensanchando algunas y agregando nuevos elementos de trabajo a fin de facilitar las operaciones del puerto. Una de las cuestiones que consideraron importante fue la satisfacción imperante ya que consideraron que las ventajas concedidas durante el año pasado al personal obrero y su voluntad de trabajo hicieron posible la continuidad de la tradición de orden y tranquilidad que los caracterizaba, sin alterar en ningún momento la disciplina que exigía el movimiento en las dependencia portuarias.

Las obras proyectadas para las reparaciones que exigía el muelle del Puerto Nuevo, continuaban en estudio del Ministerio de Obras Públicas dentro de un nuevo plan propuesto. Se consideró que prontamente los mismos llegarían a su fin con la liberación parcial de Contribución Directa de la Provincia de Buenos Aires, por ese motivo el Directorio apartó una suma para los pagos de inmediatos que haya que efectuar por ese concepto. Al parecer estas obras habrían sido realizadas con éxito ya que Ricardo M. Ortiz, lo manifiesta además en su libro:[73]

> *"El puerto de San Nicolás que ha sido ampliado hacia 1921 por el Estado con la dotación de una sección destinada al comercio interior, y que en años normales ha despachado hasta el 7% de la exportación total del país -lo que supone un volumen superior a un millón de toneladas- dispone de 300 metros de muelle de ultramar, de los atraques necesarios para la operación de embarque de cereales por medio de 36 cintas y una dársena destinada al cabotaje cuyo atraque mide 150 metros*

[73] ORTIZ Ricardo M (1943) bib.op.cit.

*Galpones, vías férreas y calles de acceso en magnitud adecuada a sus necesidades completan las instalaciones de este puerto."*

Algo que siempre preocupó a la dirigencia de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás fue la adquisición o construcción del Ramal San Nicolás-Pujol o La Violeta que por ese momento aún no había podido llevarse a cabo. Las gestiones se realizaban ante el Gobierno de la Provincia a cargo del Gobernador José Camilo Crotto (1/5/1918-20/5/1921) de extracción radical y elegido en 1918. Lo reemplazó el Vice Gobernador Luís Monteverde el 20/5/1921 hasta el 1/5/1922. Las gestiones no habían llegado a buen término hasta entonces, y adjudicaban ese resultado a las dificultades de orden financiero que caracterizaban en esos momentos al Estado Provincial. Como se había expresado anteriormente, ante la resolución adoptada por el P.E. en esa dirección, el Directorio estimó en su deber gestionar un convenio ad-referendum con la empresa propietaria de la línea ("The Argentina Unión Railway Company Ltd) para su adquisición, y por ese motivo se sometía a consideración de la Asamblea y en su relación todos sus aspectos y consecuencias. Por otro lado y como era costumbre el Directorio también propuso entonces la distribución de utilidades, sin perjuicio de lo que se decida en relación a la aprobación o no del convenio ad-referendum sobre el ferrocarril. En el directorio continuaban a cargo, las siguientes personas: Presidente Dr. Vicente C. Gallo, Vicepresidente Nicolás Martelli, Secretario Antonio Ferrini, Tesorero Santiago V. Peluffo, Vocales A. Gerónimo Podestá, Héctor C. Quesada, Felipe H. Maggiolo, Octavio D' Afflito y síndico Constantino Rizzo.

| | |
|---|---|
| 10% al Fondo de reserva | $34.869,24 |
| 8% al Directorio y Síndico | $27.895,24 |
| A cuenta nueva | $5.427,78 |
| A los accionistas | $280.500,00 |

*Distribución de utilidades en 1921*

El Puerto de San Nicolás, era concebido por su administradora la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, como una unidad de producción dónde se bregaba en lo posible para que nada quedara librado al azar. El éxito de este negocio, se basa principalmente en que se tuviera una respuesta rápida y económicamente sustentable al desafío del tráfico fluvial en un contexto que fluctuaba entre el esplendor y la supervivencia económica. A tal efecto, para principios de la década del 20' se elaboró un Tarifario que regulaba el precio de todas las acciones que podían presentarse en sus instalaciones. Todo movimiento en el Puerto de San Nicolás estaba supervisado minuciosamente, presupuestado y cobrado por su administración.

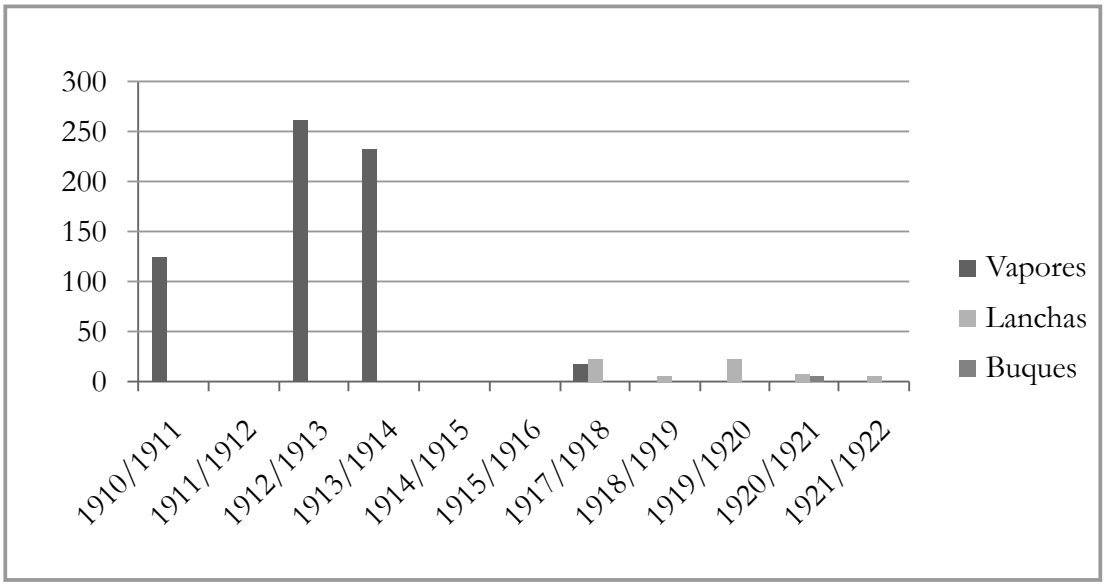



*Gráfico Nº 6. Movimiento de exportación*

Podrá observarse claramente en el Gráfico Nº 6, de Movimiento de exportación, la caída abrupta del movimiento portuario de exportación por motivos del estallido de la 1ra Guerra Mundial. Esto, al igual que la crisis del 90' de la que ya hemos hablado, repercutió desfavorablemente en el empleo de mano de obra (en sus distintos rubros y oficios), en el movimiento económico de la ciudad (por el fuerte impacto en la reducción del movimiento de dinero) y en el desarrollo local y regional. Cabe mencionar también, que la carencia de buques y vapores de bandera nacional, hizo que gran parte de lo poco que comenzó a exportarse se trasladase hacia Buenos Aires en naves de mucho menor calado, como lanchas y barcazas. Si bien el gráfico detalla Buques y Vapores, luego de este conflicto (1919) su registro se confunde bajo la denominación "Buques".

| **Sección Exportación (Cereales y frutos del país)** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Derechos de entrada** | | | | | |
| | | | | | |
| **Buques bajo bandera extranjera** | | | | | |
| De 5 a 50 toneladas registro (por tonelada) | | | 0,045 | | |
| De 51 a 100 toneladas registro (por tonelada) | | | 0,06 | | |
| De 101 a 150 toneladas registro (por tonelada) | | | 0,1125 | | |
| De más de 150 toneladas registro (por tonelada) | | | 0,225 | | |
| | | | | | |
| **Cabotaje bajo Bandera Nacional** | | | | | |
| Buques hasta 101 Toneladas registro (por toneladas) | | | | 0,011 | |
| Buques de 100 a 1000 toneladas de registro (por toneladas) | | | | 0,015 | |
| Buques de más de 1000 toneladas de registro (por toneladas) | | | | 0,015 | |
| | | | | | |
| **Derechos de Muelles** | | | | | |
| Buques atracando a Muelle, por 10 toneladas o fracción, por día corrido | | | | | 0,15 |
| Buques atracando a Barranca, por 10 tonelafas o fracción, por día corrido | | | | | 0,15 |
| Buques haciendo operaciones en el puerto sin estar atracados a Muelle | | | | | |
| o Barranca por 10 toneladas o fracción, por día corrido | | | | | 0,047 |
| Buques de cabotaje argentino, por 10 toneladas o fracción por día corrido | | | | | 0,0375 |
| | | | | | |
| **Cereales** | | | | | |
| Embarque directo de vagones (por bolsa) | | | | 0,07 | |
| Embarque directo de carros (por bolsa) | | | | 0,09 | |
| Descarga de vagones a pila (por bolsa) | | | | 0,06 | |
| Descarga de carros a pila (por bolsa) | | | | 0,075 | |
| Embarque de pila a bordo (por bolsa) | | | | 0,06 | |
| Carga de pila a vagón (por bolsa) | | | | 0,07 | |
| Carga de pila a carro (por bolsa) | | | | 0,09 | |
| Traspilar de estiva a estiva (por bolsa) | | | | 0,0525 | |
| Traspilar clasificando (por bolsa) | | | | 0,105 | |
| Rechazar a entrada o salida (por bolsa) | | | | 0,08 | |
| Pesar en balanza chica (por bolsa) | | | | 0,035 | |
| Extender, secar y reembolsar (por bolsa) | | | | 0,225 | |
| Extender, secar y ventilar y reembolsar (por bolsa) | | | | 0,375 | |
| Ventilar (a mano) por bolsa | | | | 0,1875 | |
| Marcar (por 1000 bolsas) | | | | 3 | |
| Compostura (1000 bolsas) | | | | 3,75 | |
| Almacenaje por día por bolsa | | | | 0,0018 | |

**Precios expresados en centavos de peso*

*Tabla Nº 10*

| **Sección Importación** | |
|---|---|
| **Derecho de entrada** | |
| | |
| **Buques bajo bandera extranjera** | |
| De 5 a 50 toneladas (por tonelada de registro) | 0,045 |
| De 51 a 100 toneladas (por tonelada de registro) | 0,06 |
| De 101 a 150 toneladas (por tonelada de registro) | 0,112 |
| De más de 150 toneladas (por tonelada de registro) | 0,225 |
| | |
| **Cabotaje bajo bandera nacional** | |
| Buques hasta 101 toneladas (por tonelada de registro) | 0,011 |
| Buques de 101 a 1000 toneladas (por tonelada de registro) | 0,015 |
| Buques de más de 1000 Toneladas (por tonelada de registro) | 0,015 |
| | |
| **Derecho de Muelles** | |
| Buques atracando a Muelle por 10 toneladas o fracción, por día corrido | 0,15 |
| Buques atracando a Barranca por 10 toneladas o fracción por día corrido | 0,15 |
| Buques haciendo operaciones en el puerto sin estar atracados a Muelle | |
| o Barranca por 10 toneladas o fracción, por día corrido | 0,056 |
| Buques de cabotaje argentino, por 10 toneladas o fracción, por día corrido | 0,0375 |
| | |
| **Derechos de Guinche** | |
| Por tonelada de 1.000 kilos o fracción, según conocimiento | 0,525 |
| | |

**Precios expresados en centavos de peso*

*Tabla Nº 11*

| **Derechos de Guinche** | |
|---|---|
| Por tonelada o fracción | 0,2625 |
| a- Esta tarifa se entiende al contado y sin rebajas de ninguna clase | |
| b- El almacenaje se cobrará con fecha de entradas y salidas inclusas | |
| c- En los embarques, días de fiesta, y de noche, se cobrará tarifa doble | |
| d- Las tarifas se entenderán por bolsas de 70 kilos máximun | |
| e- Las bolsas que excedan de 70 kilos de peso, pagarán 30 centavos cada una para achicarse | |
| f- La compañía se reserva el derecho de rehusar mercaderías en sus depósitos | |
| g- La compañìa no se responsabiliza por averías ni por incendios, ni por otros siniestros de fuerza mayor, siendo todos los riesgos por cuenta del depositante. | |
| h- La compañía se reserva el derecho de descargar los vagones en cualquier hora del día o de la noche, si así le conviniese. En este caso se cobrará tarifa simple | |

**Precios expresados en centavos de peso*

*Tabla Nº 12*

| **Almacenajes** | |
|---|---|
| Mercaderías por peso 100 kilos brutos, por mes | 0,075 |
| Bultos de 400 kilos arriba, a más de lo precedente, por 200 kilos o fracción por mes | 0,03 |
| Mercaderías por volúmen, por unidad de 100 dm3 (por mes) | 0,045 |
| Mercaderías por litro, según continente por unidad de 100 litros (por mes) | 0,075 |
| Mercaderías por valor, por $ 100 (por mes) | 0,375 |
| Pólvora o explosivos, por 100 kilos brutos (por mes) | 0,225 |
| Mercadería depositada al exterior, por m2, por semana o fracción | 0,75 |
| **Derechos de Tracción**<br>Por buque se abonará sobre la base del conocimiento del buque por tonelada, metro cúbica o cualquiera otra mitad equivalente | 0.15 |
| Todo vagón que entre al Puerto, cargado, pagará por entrada y salida por tonelada | 0,45 |
| | |
| Tarifa en vigor desde el 5 de Octubre de 1920 | |

**Precios expresados en centavos de peso*

*Tabla Nº 13*

| **Cereales y Productos Agrícolas cargados por Elevador** | |
|---|---|
| Las tarifas para uso de los Elevadores del Puerto, serán las siguientes | |
| 1. Recibir a granel en los embudos de descarga, pesar y embarcar a granel por 100 kgrs (Trigo, lino y Maíz) | 0,0594 |
| 2. Recibir en los embudos de descarga a granel, pesar y depositar, con 10 días de depósito libre | 0,0462 |
| 3. Embarcar de silos a granel o mandar de silos a embolsadores, incluso pesar | 0,0396 |
| 4. Embolsar en el edificio del muelle y embarcar | 0,099 |
| 5. Pesar y embolsar debajo de los silos y cargar sobre vagón | 0,198 |
| 6. Mover de un silo a otro sin pesar y por una cinta | 0,0264 |
| 7. Limpiar sin pesar, cereales depositados en silos | 0,0528 |
| 8. Mover de un silo a otro sin pesar y por dos cintas | 0,0396 |
| 9. Ventilar por máquina, sin pesar, cereales depositados en silos | 0,066 |
| 10. Secar, sin pesar, cereales depositados en silos (mínimo 200 toneladas) | 0,099 |
| 11, Pesar en balanza automática en las operaciones 6,7,8,9 y 10 | 0,066 |
| 12. Pesar en balanza chica | 0,0363 |
| 13. Descargar lanchas a granel, pesar y depositar en silos mínimo 200 tn | 0,066 |
| 14. Descargar lanchas a granel, pesar y embarcar a granel mínimo 200 tn | 0,066 |
| 15. Cortar bolsas | 0,0264 |
| 16. Juntar bolsas vacías, empaquetadas en atados de 25 y apilarlas o cargarlas (el atado) | 0,0825 |
| 17. Cargar bolsas vacías, empaquetadas de depósito sobre vagón o carro (el atado) | 0,0825 |
| 18. Almacenaje de cereales después de los primeros diez días y por serie indivisible de diez días (mínimo 200 tn, capacidad máxima de un silo) | 0.0132 |
| 19. Almacenaje de bolsas vacías, por atado y por día | 0,0033 |
| 20. Transferencia menos de 100.000 kgrs sin remover los cereales | 0,0132 |
| 21. Transferencia mayor de 100.000 kgrs sin remover los cereales | 0,0066 |
| 22.Expedir certificado del peso de los cereales depositados en silos | 0,0066 |
| 23. Trabajo de noche y días festivos 100% más.<br>24. Cambiar un teelscopio por una cantidad a embarcar inferior a 200 tn | 120.00 |
| Sobre transferencias no hay almacenaje libre. | |

**Precios expresados en centavos de peso*

*Tabla Nº 14*

| **Tarifas para Embarques de Animales en pie- CARGAS** | | |
|---|---|---|
| | | |
| Vacunos y caballares por animal | De día | 0,231 |
| | De anoche | 0,099 |
| | adicional | |
| Lanares y cabríos por animal | De día | 0,0264 |
| | De noche | 0,0066 |
| | adicional | |
| Porcinos, por animal | De día | 0,099 |
| | De noche | 0.033 |
| | adicional | |
| **Descarga de Buques** | | |
| Vacunos y caballadas, por animal | | 1,32 |
| Lanares y porcinos, por animal | | 0,33 |
| **Descarga de lanchas y chatas** | | |
| Vacunos y caballares por animal | De día | 0.231 |
| | De noche, adicional | 0,099 |
| Lanares y cabríos, por animal | De día | 0,0264 |
| | De noche, adicional | 0,0066 |
| Porcinos, por animal | De día | 0.099 |
| | De noche, adicional | 0,033 |
| Las operaciones portuarias tambíen prevían un tarifario para Maderas del país y maderas extranjeras.<br>Asimismo Tarifas especiales para productos animales, fardos lanares de 400 kgrs cueros vacunos secos por cientos, cueros de potro o becerro por cientos, cueros vacunos salados por ciento, cueros de potro o becerros salados por ciento. | | |
| Nota: Todos estos valores son centavos de pesos | | |

*Tabla Nº 15*

| | **Vapores** | **Lanchas** | **Buques** |
|---|---|---|---|
| **1910/1911** | 130 | | |
| **1911/1912** | | | |
| **1912/1913** | 264 | | |
| **1913/1914** | 231 | | |
| **1914/1915** | | | |
| **1915/1916** | | | |
| **1917/1918** | 17 | 20 | |
| **1918/1919** | 28 vapores | 6 | 1 |
| **1919/1920** | 79 vapores | 21 | 1 |
| **1920/1921** | 75 vapores | 7 | 4 |
| **1921/1922** | 115 vapores | 6 | |

*Tabla Nº 16*

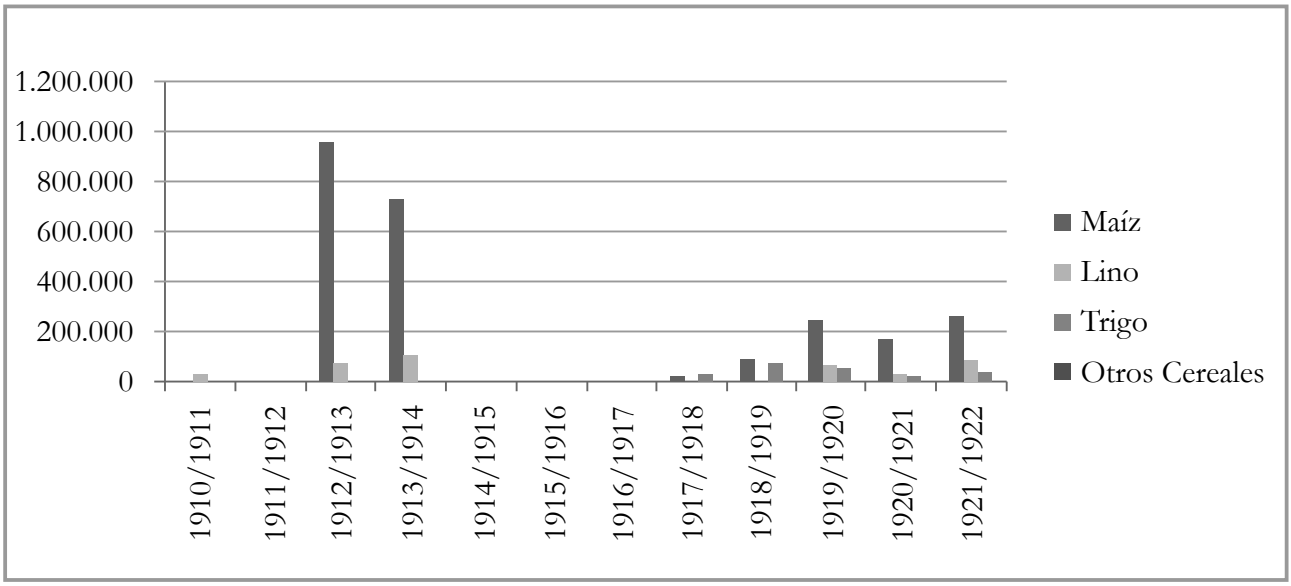



*Gráfico Nº 7. Toneladas exportadas desde el Puerto de San Nicolás*

| | Maíz | Lino | Trigo | Otros |
|---|---|---|---|---|
| **1910/1911** | 414.785,382 | 16.516,53 | 5.009,004 | 1.160,57 |
| **1911/1912** | | | | |
| **1912/1913** | 969.270,85 | 49.087,43 | 5.740,28 | 610.009,62 |
| **1913/1914** | 734.958,57 | 82.008,30 | 1.556,54 | 30,29 |
| **1914/1915** | | | | |
| **1915/1916** | | | | |
| **1916/1917** | | | | |
| **1917/1918** | 16.738,92 | 3.972,32 | 22.487,32 | 22.17 |
| **1918/1919** | 64.702,17 | 6.424,11 | 43.619,33 | 5,67 |
| **1919/1920** | 258.612,48 | 44.989,42 | 39.703,62 | 11,08 |
| **1920/1921** | 178.663,71 | 26.650,47 | 14.600,78 | 18,08 |
| **1921/1922** | 260.242 | 56.641 | 28.918 | 0 |

*Tabla Nº 17. Exportaciones Maíz, Lino, Trigo y otros cereales en toneladas*

De lo expuesto, surge que en el período comprendido entre el segundo semestre de 1910 y el primer semestre de 1911 hasta el primer semestre de 1922, el maíz es el cereal que mayor se exporta de San Nicolás mientras que el lino y el trigo fluctúan en cada período. Tres meses antes de las elecciones de 1922 en las que sería elegido Presidente de la Nación el Dr. Marcelo Torcuato de Alvear por la Unión Cívica Radical, la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás cerraba un nuevo ciclo contable. Informaban que cumpliendo con el Art. 21 de los Estatutos Sociales y con arreglo al art. 347 del Código de Comercio, el Directorio luego de informar sobre el resultado obtenido en el último ejercicio, aconsejaba el dividendo que convendría distribuir en la situación favorable por mayor incremento de los negocios de la Sociedad.

El movimiento que tuvieron las operaciones de exportación de cereales, los embarques realizados en las instalaciones portuarias, alcanzaron la suma de 341.801 toneladas, cifra que consideraron muy satisfactoria teniendo en cuenta la situación anormal del comercio exterior en cuanto a los mercados europeos. Informaban que ese movimiento considerable se realizó con facilidad y rapidez gracias a la bondad de la organización y de las instalaciones con que contaba el Puerto en San Nicolás. Destacaron que la experiencia reciente, demostró que no era conveniente mantener el sistema adoptado en el último ejercicio sobre la base de contratos celebrados con las casas exportadoras de cereales y por esos motivos se resolvió hacer la recepción, depósito, manipulación y embarque por administración, con arreglo a las tarifas fijadas previa consulta con las principales casas exportadoras. La noticia destacable es que la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás ya contaba con los elementos indispensables para emprender la obra de reparación del Muelle del Puerto Nuevo a fin de colocarlo en las condiciones de eficiencia que tenía antes del accidente que produjo la dislocación parcial de sus fundaciones, estando ya aprobada por el Ministerio de Obras Públicas la obra que debía realizarse con ese objeto y listo parte del material necesario para esos trabajos, los que habrían de emprenderse tan pronto como el nivel de las aguas del río lo permitieran. También sostuvieron que de acuerdo a los beneficios líquidos obtenidos en el presente ejercicio, el cual llegó a la suma de $455.356,54. El Directorio propuso después de aplicar de esos beneficios las sumas correspondientes a la reserva legal, y demás pagos estatutarios, se abonara $2,25 por cada acción. (Recordemos que en el ejercicio anterior, la acción se cotizaba $1,70). El Directorio estimó que estos beneficios eran esperados y consideran entonces que aumentará más una vez que se haya completado la obra de conexión del Puerto con los sistemas ferroviarios de trocha angosta. En ese aspecto explicaron que las actividades del Directorio se orientaban en esa dirección. Recordaron a los accionistas que el reducido aprovechamiento que se ha obtenido hasta ese momento de las extraordinarias facilidades naturales del Puerto en San Nicolás y de las importantes obras allí realizadas por la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, se debe principal y exclusivamente a los escasos medios de transporte ferroviario con que se contaba entonces en el puerto. Este estaba servido hasta entonces por sólo un ramal del F.C. Central Argentino, y que no satisfacía sino en muy escasa proporción las necesidades de la importantísima región agrícola cuyos productos tienen en el Puerto de San Nicolás su natural y más económica base de exportación. Informan a quienes no lo saben que la región está cruzada en sentido longitudinal y sólo a 40 y 90 Km aproximadamente del Puerto San Nicolás, por las líneas de trocha angosta perteneciente al F.C. Central Córdoba y a la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires respectivamente, y los productos de la agricultura de esa parte de la zona más próxima al Puerto de San Nicolás son conducidos por aquellas empresas a Rosario y a Buenos Aires para su exportación.

Por ese motivo la vinculación del Puerto San Nicolás con esos dos sistemas de trocha angosta ha sido el vivo y constante anhelo del comercio y la industria de la región San Nicolás y poco antes de iniciarse la guerra europea (Primera Guerra Mundial) se pensó que esos anhelos serían satisfechos mediante la construcción de la línea hasta Arenales concedida a la "Argentine Unión Railway Co. Ltd". Sostienen que el fracaso financiero de esta empresa, atribuido a la misma guerra en Europa, planteó nuevamente ese viejo y trascendental problema, a cuya solución han dedicado sus más empeñosas gestiones los Directorios que han administrado la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, durante esos años, sin que hasta la terminación del penúltimo ejercicio toda la buena voluntad puesta al servicio de ese propósito, hubiese alcanzado el éxito que se merecía. Con optimismo sostuvieron que el Directorio de entonces consagró también su gestión a ese propósito y felizmente anunciaban a los accionistas que ese ideal ha sido definitivamente alcanzado. Después de prolongadas tramitaciones y con la intervención de un Comité constituido por personas que figuran entre lo más representativo del Comercio y la Industria de la región de San Nicolás, así como el Presidente de la República, el Ministro de Obras Públicas de la Nación y el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, se resolvió que esta última repartición procediese sin demora a construir y librar al servicio público el ramal de 90 kms que unirá el Puerto de San Nicolás con las líneas del F.C.C. Córdoba en la estación La Violeta y de la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires en la Estación Arroyo Dulce. Como base de la realización de ese proyecto –sostenía el Directorio- los Ferrocarriles del Estado habían adquirido los aproximadamente 20 kms de vías férreas pertenecientes a la liquidación de la

disuelta "Argentine Unión Railway Co. Ltda" y se había iniciado ya con todos los elementos necesarios, la prolongación de esa línea en dirección a las nombradas estaciones La Violeta y Arroyo Dulce. El informe manifiesta que la importancia del momento y trascendentales proyecciones de esa obra, podían apreciarse conociendo los fundamentos del Decreto que el P.E. dictó en Acuerdo de Ministros con fecha 31 de Julio autorizando la construcción del ramal que unirá el Puerto de San Nicolás con las líneas del Ferrocarril Central Córdoba y Compañía General de Buenos Aires y aprobando la compra ya verificada por la Administración de los FF.CC del Estado, de los 20 kilómetros de vía construidas antes de ese momento por la nombrada Compañía "Argentine Unión Railway Co. Ltd". Informaron que según la Administración General de los FF.CC del Estado, las obras mencionadas se llevarían a cabo con toda actividad y la misma administración anunciaba que dentro del mes de Septiembre que se aproximaba podrá habilitarse el recorrido de trenes, la sección entre Puerto San Nicolás y Estación La Violeta, esperándose que la otra sección, también ya en obra, entre La Violeta y el Arroyo Dulce, quedaría terminada durante el próximo mes de Octubre.

El Directorio de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás se consideró por aquel tiempo habilitado para expresar que la próxima cosecha de cereales, en toda la zona de San Nicolás y que estaba destinada a exportarse, tendría su salida por dicho puerto, lo que le permitía esperar que el movimiento de ésta, alcanzaría muy pronto todo el desarrollo a que está destinado por su situación geográfica y sus excepcionales condiciones naturales y sus excelentes instalaciones. Imaginaban que la terminación de la obra ferroviaria en actual ejecución permitiría también vislumbrar como realidad próxima, que el Puerto de San Nicolás obtendría cierta parte del tráfico de importación con destino a las Provincias del Norte y parte del sur de Bolivia, lo que permitiría contemplar convertida en hechos, la visión lejana pero certera de los que gestionaron la concesión y llevaron a cabo las obras del Puerto San Nicolás. Como Presidente del Directorio ahora se desempeñaba R.C. Aldao y Director Secretario C.R. Rossi, síndico Octavio D' Afflitto.

El decreto Presidencial era el siguiente:

"Exp. 8115. F. 922, Buenos Aires, Julio 31 de 1922.
Vista la nota en que la Administración de los Ferrocarriles del Estado eleva a consideración del P. E. el contrato que ha celebrado ad-referendum con The Argentine Railway Co. Ltd., con fecha 30 de Mayo último; y CONSIDERANDO:

Que el programa que sirve de base a la política ferroviaria del P. E. comprende como un objetivo, el fomento de la producción, mediante la construcción de las vías férreas o ramales que den a la misma fácil acceso a los puertos naturalmente indicados para su explotación en condiciones favorables de comodidad y economía. Que una región extensa del Norte de la Provincia de Buenos Aires, dedicada especialmente al cultivo del maíz, no obstante estar comprendida en la zona natural de influencia del puerto de San Nicolás por falta de una línea férrea directa se ve obligada a exportar sus productos por los puertos del Rosario y Buenos Aires. Que esa situación se traduce por una parte en un gravamen representado por fletes de un mayor recorrido, y por otra en un motivo de congestión en el tráfico y embarque en las líneas a Buenos Aires y Rosario, y puertos respectivos, con las consiguientes dificultades y demoras, mientras el puerto de San Nicolás permanece estacionario, no obstante sus excelentes condiciones naturales, sin poder llenar debidamente su función económica con perjuicio evidente no sólo de su zona de influencia, sino también de los intereses del Estado que ha realizado en él obras de importancia y tiene otras pendientes de ejecución para dotarlo de todas las comodidades tendientes a intensificar su tráfico. Que la construcción de un ramal de trocha angosta que partiendo de San Nicolás empalme con la línea de la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires y del F. C. Central Córdoba, resolvería ese problema, atrayendo los productos de la zona a su puerto natural, fomentando así el desarrollo de sus industrias con evidente economía de gastos y facilidades de embarque. Que esa necesidad fundó la concesión de la línea de San Nicolás a Arenales a The Argentine Railway Co. Ltd. Que la interrupción de la obra y la caducidad consiguiente de la concesión decretada por el P. E. con fecha 2 de Mayo de 1917 no afecta la ley que

reconoció su utilidad pública, y ella es impuesta por razones evidentes que han dado lugar a diversas peticiones de los centros productores, comerciales e industriales de esa región, limitada al trozo de líneas que deberá empalmar con las estaciones "Las Violetas" del F. C. Central Córdoba y "Arroyo Dulce" de la Compañía General, sin que sea necesario prolongarse ese ramal hasta Arenales, desde que lo que se busca es al mismo tiempo que facilitar el transporte de la producción de esa zona, dar acceso a los Ferrocarriles del Estado al Puerto de San Nicolás. Que la adquisición de la parte ya construida facilita el trabajo a realizarse y el contrato elevado a consideración del P. E. acredita que el precio fijado de doscientos mil pesos moneda nacional por los inmuebles, vías y ¡accesorios, no representa siquiera el valor actual de los materiales empleados. Que siendo en consecuencia dicho contrato conveniente bajo todo punto de vista. El Poder Ejecutivo de la Nación en Acuerdo General de Ministros Decreta:

Art. 1.° — Autorizase a la Administración de los Ferrocarriles del Estado a construir un ramal de trocha angosta que partiendo de San Nicolás y siguiendo el trazado de la concesión acordada a The Argentine Railway Company Limited, de acuerdo con la ley respectiva, llegue hasta empalmar con las líneas de la Compañía General y Ferrocarril Central Córdoba.

Art. 2. ° — Apruébese el contrato celebrado con The Argentine Railway Co. Ltd. el 30 de Mayo ppdo. por el cual la Administración de los Ferrocarriles del Estado adquiere por la suma global de doscientos mil pesos (200.000 m/n.) moneda nacional, los aproximadamente veintidós kilómetros de vía construida, comprendiendo los materiales, terrenos y accesorios.

Art. 3.° — Hasta tanto fije el presupuesto de la Nación la partida correspondiente, autorizase a la Administración de los Ferrocarriles del Estado a invertir en el pago del precio de compra del trozo de vía indicado y los demás bienes que enumera el convenio la suma de doscientos mil pesos moneda nacional que se imputará a rentas generales.

Art. 4. ° — Comuníquese, publíquese, insértese en el R. N. y con el mensaje acordado remítase en oportunidad al H. Congreso de la Nación.
Firmado por: IRIGOYEN P. Torello H. PüEYRREDÓN J. S. Salinas Tomás Zurueta Julio Moreno.

Distribución de utilidades en el año 1922
Del saldo del ejercicio anterior de……..$ 5.427, 78
Beneficios realizados en este ejercicio…….$ 449.928,76
TOTAL;…….$ 455.356,54

Se sostiene que hasta la conformación del Consorcio de Gestión, se seguía con la intención de habilitar hasta Conesa el ramal del ex ferrocarril Oeste de San Nicolás, para conectarlo con el ramal del Belgrano que pasa por esa localidad y dado que es de trocha angosta es necesario la incorporación de un tercer riel al sistema ferroviario del Puerto para la operación con ambos sistemas. El Directorio propuso la distribución de la siguiente forma

| | |
|---|---|
| 10% al Fondo de reserva | $44.992,88 |
| 8% al Directorio y Síndicos | $35.994,30 |
| $2,25 por acción o sea el 5% a los accionistas | $371.250,00 |
| A cuenta nueva | $3.199,36 |
| Total: | $455.456,54 |

*Distribución de utilidades en 1922*

Con relación a las tareas de ampliación del Puerto, hay autores que no coinciden en sus conclusiones con otros colegas. Están quienes sostienen que el puerto fue ampliado por cuenta del Estado, poniendo en acción un área con el objetivo del comercio interior. Destacan que la sección que otrora despachaba el 7% de la exportación total del país, (volumen superior al millón de toneladas) continuó muchos años con la antigua infraestructura sin modificación alguna. Opinan que no obstante poseer viejas y caducas infraestructuras, siguió operando y sus acciones se cotizaban en bolsa a pesar de que su capital (base de su respaldo) era casi ya inexistente. Con opiniones fuertemente críticas a la Sociedad Puerto San Nicolás, evaluaron que sobrevaloraron su capital al momento de la liquidación muchos años después. Otros investigadores sostienen que el puerto fue ampliado en 1921 sin especificar con que capitales encararon dicha tarea, sin embargo destacan su decadencia a medida que pasaban los años. En relación a la expansión de nuevos ramales del ferrocarril hacia el Puerto de San Nicolás, es interesante otra mirada al respecto:

*Imagen Nº 23 - Serie de acciones emitidas por Puerto San Nicolás Sociedad Anónima*

*1921: Cuando nadie sospechaba que la idea de un Ferrocarril de trocha angosta partiendo del Puerto de San Nicolás podría prosperar nuevamente resulto que un grupo de vecinos de La Violeta solicito al gobierno la terminación del Ferrocarril abandonado. El Ministerio de Obras Publicas comisiono a los Ferrocarriles del Estado para estudiar la factibilidad de construcción de la línea Correlativamente con el despacho de las comisiones de técnicos, se alquiló un terreno de 1000 metros de largo por 200 de ancho, al lado de la estación La Violeta, que serviría de playa para el movimiento de trenes de la construcción, y en el que se instalaran los depósitos de Almacenes, Oficinas, Galpón de Locomotoras, etc. y se inició el acopio de los equipos para los trabajos, así como el de los materiales de vías para emplazar los rieles con la mayor celeridad y de personal. El material de vía, consistente en*

*durmientes, rieles de 34 kilogramos por metro lineal y sus respectivos accesorios, se concentraron en gran parte en este terreno, en la cual se construirá un desvió a fin de facilitar la descarga y distribución de esos materiales. Entretanto, se prosiguieron las gestiones con el Ferrocarril Central Córdoba y la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires para la construcción de los empalmes en las estaciones La Violeta y Arroyo Dulce. Estas Compañías se sintieron perjudicadas ya que sus cargas eran llevadas a los Puertos de Rosario y Buenos Aires y con este ramal se acortaban las distancias y los costos de transporte por lo cual iniciaron acciones legales para entorpecer el avance de obras. Los trabajos de construcción se licitaron y contrataron con una firma de reconocida competencia, estipulándose en dicho convenio, que los movimientos de tierra y los de colocación de vía, deberán ser llevados con una rapidez que permita tenerlos listos antes del fin de año en curso, en los noventa y seis kilómetros que esta línea tendría de recorrido." En 1922 El Gobierno llego a un acuerdo con la liquidación de la compañía original y compro la vía tendida que paso a formar parte de los Ferrocarriles del Estado. Se formuló el proyecto definitivo y ya no iría de San Nicolás a Gral. Arenales si no a la Estación de Arroyo Dulce. LINEA DE SAN NICOLAS A ARROYO DULCE: Antecedentes: Con la firma del contrato celebrado ad referéndum del Poder ejecutivo entre The Argentine Unión Railway Company limited y la administración de los Ferrocarriles del Estado, ésta ha tomado posesión de veinte kilómetros de vía ya construida por la empresa concesionaria de la línea férrea de trocha angosta entre San Nicolás y Gral. Arenales concesión que fue otorgada por ley 8441. El trazado de esta línea que debía partir del Puerto de San Nicolás y debió terminar en Gral. Arenales sufrió con los años varias modificaciones pero ninguna se llevó a cabo. Los estudios correspondientes a la demarcación del trazado, se efectuaron por dos comisiones distintas de técnicos, una desde punta de rieles a La Violeta, y la otra, desde el citado punto hasta el empalme de la Estación Arroyo Dulce, dejando totalmente ejecutado el replanteo del recorrido. El FCGBA pasa por Salto, Arroyo Dulce, Rancagua, Tambo Nuevo, Pergamino, etc. Figuran en el trazado de la línea numerosas obras de arte, siendo entre otras dignas de mención por su importancia: el cruce a alto nivel de las líneas del ferrocarril Central Argentino a la altura de la estación Las Viñas, el puente de 30 metros de luz sobre el arroyo Ramallo y otros cuya luz excede los 30 metros. Aprovechando los 20 kilómetros de vías ya construidos, la historia dice que el trazado sufre otra variante que haría pasar la línea por la Estación La Violeta conectándose con las vías del Ferrocarril Central Córdoba y de ahí dirigirse a las inmediaciones de la Estación Las Viñas del Ferrocarril Central Argentino. En el número 36 de la Revista "Todo Trenes" se visualiza un croquis que indica que la línea se construyó hasta el km 23, y que de allí se la pensaba continuar empalmando con curva de entrada y salida de la Estación La Violeta al Central Córdoba (El FFCC Central Córdoba es el que pasa por Santa/Lucia, La Violeta, Perez Millán, Pujol, Conesa hasta Rosario), después cruzaría al FFCC Central Argentino cerca de la Estación Las Viñas (El FFCC Central Argentino*

*es el actual Mitre, pero hay que tener en cuenta que este FFCC tiene múltiples ramales y uno de ellos pasa por Campana, San Pedro, Pergamino, y bajando en línea directa de allí hasta empalmar al CGBA en la Estación Arroyo Dulce. (El FFCC Compañía General Buenos Aires pasaba asimismo por Mercedes, Pergamino y de ahí a Rosario y otra vía a Vedia).NOTA: El ramal Pergamino-San Nicolás fue construido en la década de 1880 por el Ferrocarril Oeste de la Provincia de Bs. As inaugurándose el 3/2/1884. Posteriormente, a raíz de la crisis de 1890 fue vendido a la empresa británica Ferrocarril Oeste, y luego al Central Argentino. Tras las nacionalizaciones ferroviarias durante el gobierno del Gral. Perón, pasó a manos del F.C.N.G.B.M (Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre) recientemente creado. En diciembre de 1961, el gobierno del Presidente Arturo Frondizi, implementando las medidas de racionalización (algunas discutibles a la luz de hoy) recomendadas en el Plan Larkin (contratado por quien fuera entonces su Ministro de economía' el Ing. Alvaro Alsogaray), clausura definitivamente el ramal Pergamino-San Nicolás.*[74]

## LA CUESTIÓN OBRERA

Vamos a realizar un paréntesis en el desarrollo económico y estructural del Puerto de San Nicolás, como así también de su infraestructura ferroviaria, para analizar las características del sistema laboral de empleo que se usaban en los puertos fluviales de nuestro país y del cual no era una excepción el de San Nicolás. La intención es mostrar cómo estaba constituida la mano de obra empleada, la diversidad, sus labores y régimen laboral principalmente de aquellos que utilizaba en forma eventual y temporal. Los trabajadores portuarios tuvieron su papel con el tiempo en la organización del movimiento obrero argentino. Fue un largo recorrido el que tuvieron que realizar para que se le reconociesen sus derechos. Surgieron a la vera del Río de la Plata y más tarde a la orilla del mar y de los grandes ríos de nuestro país. Sin organización que los cobijara, su fuerza de trabajo fue sobre explotada de todas formas y maneras. Los puertos argentinos constituían un mundo laboral que reconocía distintos oficios y funciones. Allí se mezclaban los que se desempeñaban en la parte más dura que era la carga y descarga, llamados estibadores (se llamaba estiba a las acciones de carga, descarga, colocación, distribución, en el interior de un medio de transporte en nuestro caso, una lancha, vapor o buque, que haya sido entregada al porteador o administrador portuario para que se lleve en forma segura a su destino) Los puertos y por ende el de San Nicolás en sus inicios no tenían empresas de estibajes ni planteles mensualizados que se ocuparan del mantenimiento de las instalaciones y su administración. Había quienes se ocupaban de la hojalatería que era todo lo relacionado a las canaletas y galpones, carpinteros que trabajaban con las vigas y pilotes entre otros como los pisos de los muelles que por entonces eran de madera y quienes se dedicaban a todo lo relacionado con el transporte sobre vías. También había albañiles, herreros y electricistas, mecánicos, tractoristas y más tarde grueros. La usina eléctrica que con el tiempo tuvieron los puertos, estaba a cargo de electricistas que se encargaban de que dicha energía llegara a la iluminación, guinches eléctricos y también canaletas. Había quienes con el tiempo condujeron tractores y maquinistas ferroviarios. Los que se ocupaban del mantenimiento de la caballeriza, de percherones principalmente para la tira de carga y movimiento de vagones. Con el tiempo estos sectores fueron mensualizados y muchos otros cobraban sólo cuando trabajaban o por jornal.

[74] GIGLI Ruddy Cfr Bib op.ct.

Los primeros grandes conflictos en los puertos de nuestro país, se registran en 1889 en la zona del riachuelo, donde se reclamaba por las condiciones laborales, aumento de salarios y otros en 1895 que prepararon el terreno para una gran huelga grande en 1896[75]. La misma fue protagonizada por marineros y estibadores. Iniciados por los segundos, se generalizó en todo el Puerto de Buenos Aires generando la paralización de todas las dársenas. Al ser época de exportaciones, estas medidas ponían en riesgo toda la cadena de comercialización por lo que hubo que buscar una solución inmediata. Los estibadores obtuvieron una respuesta bastante rápida. Pero fue sin dudas el lapidario informe laboral de Bialet Massé quien llevó a crear el Departamento Nacional del Trabajo en 1908 para seguir de cerca estas cuestiones.

Una trayectoria más minuciosa de este sector del proletariado puede resumirse a través de la lectura y análisis del órgano impreso llamado "La Protesta Humana". Fue una publicación que se encargó de difundir el pensamiento clásico anarquista y con el tiempo se convirtió por imperio de las circunstancias, en el órgano informativo de la FORA (Federación Obrera de la República Argentina). Su primera aparición cuenta a partir del 13 de Junio de 1897, y en sus páginas escribieron notables periodistas españoles, italianos y naturales del país quienes convergían en sus ideales anarquistas.

Durante sus primeros años este medio contribuyo enormemente a la difusión de ideas anarcosindicalistas y de informar a todo el país la marcha de un fuerte proceso de fortalecimiento, organización y participación de los nacientes sindicatos obreros. En sus páginas pueden observarse los distintos conflictos laborales que formaron a las sociedades de resistencias combativas.

[75] POY Lucas y CARUSO Laura **LAS HUELGAS DEL RIACHUELO. LOS PRIMEROS CONFLICTOS OBREROS EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES**, 1889 y 1905. Grupo 18 Historia Social del Trabajo y de los trabajadores. Congreso Nacional de Estudios del Trabajo ASET, 2013.

AÑO 2 — BUENOS AIRES, 2 DE ENERO DE 1898. — NÚM 21

# LA PROTESTA HUMANA

PERIODICO ANARQUISTA

SUSCRIPCIÓN
Trimestre. . . . . $ 1.00
Año . . . . . » 4.00
Paquetes de 25 ejemplares 1.00.
Pago adelantado

Sale todos los Domingos
NÚMERO SUELTO: CINCO CENTAVOS

DIRECCIÓN:
G. LAFARGA
Casilla de Correo Núm. 1227
BUENOS AIRES

## Á NUESTROS LECTORES

Muy á pesar nuestro nos vemos obligados á comunicar á nuestros lectores que con el próximo número reduciremos el formato del periódico. Obliganos á ello el enorme déficit acumulado durante el período de tiempo transcurrido, déficit que suma una respetable cantidad de pesos y que toda la buena voluntad de algunos contados compañeros no ha podido cubrir.

No se nos ocultaba que era empresa ardua la nuestra al publicar LA PROTESTA HUMANA semanalmente, y que la tremenda crisis que atraviesa el elemento trabajador debería influir en menoscabo de nuestros ingresos; pero creíamos que todos los compañeros en general se harían cargo de nuestro último llamamiento y que las apatías se sacudirían. Desgraciadamente para la propaganda no ha resultado así. La indiferencia de buen número de compañeros, —que sin duda hallarán muy cómodo leer pero muy poco cómodo contribuir á los gastos,—ha esterilizado la buena voluntad de otros, cuyos sacrificios son de agradecer, y nos ha puesto en la alternativa de, ó reducir el formato á trueque de continuar saliendo semanalmente, ó publicarlo quincenalmente como antes.

Hemos preferido optar por lo primero, por las razones expuestas cuando participamos la salida semanal, en la creencia de que esta vez se harán cargo los compañeros de que, aún optando por la publicación semanal, los gastos serán mayores de los que originaría la publicación quincenal, y de que, por consiguiente, es urgente que todos los que simpaticen con nuestro semanario hagan un real esfuerzo para sostenerlo en la brecha.

Y no aquel esfuerzo momentáneo del primer entusiasmo, sino el esfuerzo constante de todos los días y de todos los meses, si se quiere que la propaganda obtenga el seguro éxito hijo de la constancia y tenacidad, únicas que pueden hacer triunfar una causa.

Tengan en cuenta los compañeros que adquieren el periódico en los kioscos que sería mucho más beneficioso se suscribieran, ya que el descuento de la venta pública es un sacrificio que nos imponemos á trueque de introducir el periódico en el público indiferente, el cual, por su misma indiferencia, hay que propagarle con estas facilidades cuyos ya no son necesarias cuando se trata de compañeros convencidos dispuestos á hacer el sacrificio de la comodidad en aras de la buena marcha de un periódico.

Si nuestro consejo se escuchare, si las suscriciones aumentaren, tenemos la casi seguridad de que en breve tiempo podríamos aumentar de nuevo el formato, y no vernos reducidos á nuevos llamamientos que desdicen del entusiasmo que todos debiéramos tener.

La apatía nos conduce á la anulación. El entusiasmo debe darnos el triunfo.

Creemos que todos los compañeros se harán cargo de las razones expuestas y obrarán en consecuencia.

Salud y anarquía.

LA ADMINISTRACIÓN.

## ¿Inquisición? (1)

«EL PROCESADO TUTTI.—Buenos Aires, Diciembre 15 de 1897.—Señor director de *La Nación*.—Recién he podido enterarme, señor director, de la noticia que contiene su ilustrado diario en su número de ayer en la sección de La Plata, en la que afirma que el preso Alejandro Tutti, acusado de complicidad en el robo de Lujan, sea un ladron conocido, lo cual importa el tratamiento que la noticia le da.

En mi carácter de defensor, debo solicitar de su bondadosa amabilidad, rectifique el concepto: esa especie ha hecho circular la comisaría de pesquisas de esta capital para de esa manera atenuar las torturas á que lo sometió, pretendiendo por ese medio inquisitorial arrancar la confesion de un delito que el martirizado no habia cometido. La justicia todavia no ha fallado y no hay derecho, en tanto, para aumentar su desgracia denigrandole.

Anticipandole mis agradecimientos por la molestia que este pedido en obsequio á la verdad le podrá ocasionar á V., me congratulo S. S. y atl.—*J. M. Lopez.*—Sjc. San Martin 82.»

—

Estamos tan firmemente persuadidos de que esto y mucho más cabe en la pútedra sociedad burguesa en que por nuestra desgracia vivimos, que, sin asombrarnos ni maravillarnos, aunque sí altamente indignados, leimos la anterior carta.

El Montjuich de Barcelona, con todo su séquito de criminosos hechos pasados, acudió á nuestra mente, y con el recuerdo, el eco del dolor de tantos infelices, que, aquí, como allá y en todas partes, son la eterna presa de la Autoridad nefasta y de la sanguinaria Religión. La republicana Argentina equivale á una España monárquica. Mutuamente no pueden echarse nada en cara. Se conoce que son madre é hija.

En este asunto que nos ocupa, como en el de Barcelona, ha andado de por medio la mano mil veces infame de la inmunda clericalla. Se conoce en la identidad de procedimientos. Son siempre los mismos en todas partes, en todas llevan el sello de los embrutecidos y fanáticos Torquemadas, dispuestos á marcar con el hierro candente las pobres espaldas de los que puedan molestarles, á ellos, que no han titubeado nunca en actuar de chacales y sembrar la superficie del planeta con los blancos huesos de sus víctimas.

Pero por si la lectura de la transcrita carta no bastara, he aquí como se expresa *La Justicia* de Lujan:

«.....

«Se nos asegura que á la mujer de uno de los presos, que como se sabe tambien fué traida á Lujan y alojada en una casa contigua á la comisaría, se la hizo embriagar varias veces á la fuerza y en ese estado se la forzaba á que declarase!

—

«En lo que á Tutti se refiere, se han aclarado perfectamente los hechos por el rápido proceso instaurado en el vecindario por la opinión pública.

«Las torturas han existido y si la justicia del crimen se trasladara por unas horas á Lujan y procediera con el tino necesario y todo el interés que la vindicta pública reclama, encontraria testimonios intachables que corroborarian la denuncia de Tutti, á quien por espacio de horas, se le ha visto en el martirio de la suspensión en el patio de la comisaría, expuesto á la acción de un sol abrasador!

.....

«Se ha dicho, como lo saben nuestros lectores, que el Sr. Salvaire y el Sr. Brignardelli han presenciado las torturas, y esta afirmación hecha en los diarios de mayor circulación del país, imponía á dichos sacerdotes la obligación de intervenir directamente en el asunto para justificar su actitud rectificando la afirmación si para ello hubiera motivo.

«En lugar de este procedimiento, que sería lo más correcto, dada la magnitud de la acusación, que á ser cierta arrojaria muchas sombras sobre los guardianes del Santuario, nuestro cura párroco se ha limitado á una débil defensa de oficio que nuestro colega *La Razón* le brindó en su número del viernes con una expontaneidad sumamente curiosa.»

No haya miedo de que los dos citados carniceros rectifiquen la versión pública. El no haberlo ya hecho enseguida es la mayor prueba de que... gozarían inmensamente al contemplar como la justicia oficial, ya que ellos no pueden con sus propias garras, se cebaba en el cuerpo del infeliz encarcelado. En aquellos instantes, indudablemente revivía en ellos todo el placer satánico que su doctrina atribuye al Dios de los Infiernos...

¿Y no habrá un pueblo que los cuelgue en la torre del campanario de sus antros-iglesias, á estos instigadores de todo lo inhumanamente salvaje y monstruoso?

¿Y qué clase de funcionarios públicos son estos, que se hacen los instrumentos serviles y repugnantes del odio clerical?

Como dice muy bien el defensor del martirizado, es ligereza imperdonable la imputación de criminal que la prensa de gran circulación le ha otorgado, y tal ligereza merece la protesta de todas las personas honradas. Más aún. Aunque criminal fuere —y no lo creemos desde el momento que se acude á tales medios infames para comprometerle—nosotros no queremos ver en la víctima al criminal, sino á un hombre con derecho á que se le respete y trate como á tal, máxime cuando la historia nos enseña que en presidio, quién debiera estar son todos estos que actúan de jueces y de esbirros de la humanidad sufriente y explotada. Sabemos ya á que atenernos respecto esta tan cacareada justicia humana puesta siempre al servicio de los poderosos y lacayos de todas las canalladas.

Hora sería ya de que todo el elemento anticlerical y liberal de la Argentina, si de tal se precia y no está prostituido por el egoismo personal enmudeciendo de todas las generosas rebeldías, hiciera una cruzada contra la nefasta influencia de la clericalla, y tratara de arrinconarle y cortarle las garras para que más daño no hiciera. Si así no se hace llegará el dia que violará nuestras mujeres y hermanas en nuestras propias barbas, nos despojará de nuestros bienes—de hecho efectúase ya—y hará de nuestros cuerpos material para los autos de fé.

Si les dejáramos nos harían acreedores á ello.

Así, pues, ¡zús! á la fiera religiosa.

(1) La falta de espacio imposibilitó tratar este asunto en el anterior número. Aunque algo tarde no creemos haya perdido interés. De todos modos siempre servirá para aleccionar al público respecto que clase de funcionarios públicos corren por aquí. (N. de la R.)

## EL SUICIDIO

El tema de actualidad en la República Argentina y en casi todos los países que se intitulan, ó son intitulados, civilizados, es el suicidio ó la suicidio-manía.

Como es lógico, los mogigatos de todas clases atribuyen á la ciencia y á la falta de creencias ultra-terrenales las causales originarias del suicidio.

Deducido ésto, los filósofos modernos han emprendido una vigorosa campaña contra el sistema láico de enseñanza y no es difícil que si continúan esos señores soplando fuerte sobre el calendario, volvamos á ver las hojas que señalaban los días de la seráfica sopa conventual.

Pero á esos buenos filosofeadores, les pasa lo de costumbre, es decir, que no ven más allá de sus narices, y aunque presenten citas de socialistas más ó menos célebres y nos demuestren que todas las máquinas del mundo juntas son incapaces de fabricar *un alma*, no conseguirán implantar esos sentimientos religiosos aun que obliguen á contestarse y comulgar semanalmente á todo bicho viviente.

Y, apropósito de bichos ¿podría decirme algún filósofo si se suicidan los animales irracionales y si profesan ó no alguna religión? Porque el saber esto podría servir de base á una buena argumentación en pró de la religiosidad cuya falta entre los hombres lamentan tanto.

Mas, dejando á un lado esta pequeña disgresión, reanudo mi tema, ó más bien dicho el de los modernísimos místicos, y voy á demostrar palpablemente que aunque el laicismo esté destruido y en las escuelas se enseñen *teóricamente* todos los milagros católicos y hasta parte de los mahometanos, los suicidios proseguirán, y, lo que es más triste, el número de creyentes disminuirá cada día más y más en vez de aumentar como los burgueses desean.

Bastará que una criatura pregunte para que sirve un simple para-rayos, para que quede destruida en su cerebro toda la doctrina cristiana.

Y como no creo que habrá quien se atreva hoy á destruir la ciencia con todos los descubrimientos que forman su aureola y de los que todos nos servimos con gran satisfacción, de ahí que sea imposible la resurrección del misticismo y por tanto trabajo perdido el de la implantación de los estudios sagrados en las escuelas.

La labor humana de cuatrocientos años, por lo menos, no puede ser destruída en un sólo día, con un simple decreto, con la enseñanza de cuatro absurdos que al salir los muchachos de la escuela quedarían destruidos, hechos polvo, ante las maravillas que la ciencia nos muestra por doquier.

Puesto que la *fe* no resucitará, si se admite que los suicidios son debidos á la falta de ella, tenemos suicidios para rato y en buena lógica, e: mundo se concluirá pronto con una *suicidela* general.

Más esto no es cierto. El suicidio tiene tanto que ver con la religión como las ballenas con la astronomía. 1)

Pueden dividirse los suicidas en cuatro grandes grupos.

1º Los arruinados por el agio;

2º Los hambrientos que no encuentran ocupación adecuada á sus facultades;

3º Los que padecen enfermedades crónicas, y

4º Los enamorados.

Simplemente enumerando los cuatro grupos se ven las causales de los suicidios, y el remedio salta á la vista.

Veamos; 1º Suprimir el agio; 2º dar ocupación á cada uno según sus aptitudes; 3º proporcionar las mayores comodidades á los que padecen enfermedades incurables á fin de amortiguar sus sufrimientos y hacerles más llevadera la enfermedad, hasta que se encuentre el modo de que no haya enfermedades de esa clase, y 4º destruir las leyes anti-amorosas, las preocupacioucitas religioso-amatorias y los abusos paternales.

Puede ser que alguno aún se matase, pero habría que creer que el que lo hiciera sería por mera curiosidad, por saber lo que pasaba en el otro mundo. Es decir, que en el caso de que alguno se suicidase, podía afirmarse que era un católico apurado por ver á los del otro mundo antes de tiempo.

GILIMÓN.

*(1) Respecto la afirmación de nuestro compañero no podemos opinar del mismo modo, antes al contrario, creemos que en la religión hay la génesis del suicidio. En el fondo de todas las religiones vive un desprecio profundo hacia esta vida terrestre y sus miserias, y este desprecio está tan infiltrado en el individuo y en las colectividades, en estado de mayor heredado, que á la menor contrariedad de orden moral, material ó intelectual que sobrevíene, nos acobarda la lucha y preferimos el Nirvana como suprema libertad. Mejor dicho: se ha anulado en nosotros buena parte del instinto de conservación y amamos poco la vida.*

*Y como hace observar muy bien Núñez de Arce en una reciente correspondencia á este propósito publicada en «La Nación» de Buenos Aires, no hay que achacar la culpa del suicidio á la falta de creencias religiosas, como suponen algunos, creyendo que la ciencia ha hecho bancarrota, sino, precisamente, al fanatismo religioso-suicida antiguo que sobrevive aún en nosotros en el suicidio estado de hábito adquirido.*

*Y ya que á Núñez de Arce hemos citado bueno será transcribamos á continuación, para conocimiento de nuestros lectores del interior cuyos no pudieren leer la prensa burguesa de la Capital, la opinión que el suicidio merece al citado escritor, opinión que, por salir de un poeta religioso-católico, al atacar la religión, tiene el mérito de una imparcialidad que estamos poco acostumbrados á ver en dichos escritores burgueses.*

Durante 1898 en la localidad de La Plata los empleados portuarias que trabajaban en la carga y descarga de carbón en ese puerto, hicieron público un escrito o manifiesto en el cual protestan y describen las medidas arbitrarias adoptadas por la casa J.M Compañía, la cual tenía intenciones de establecer de acuerdo a su propio criterio, condiciones laborales y salariales. Los obreros se opusieron a ser marginados en este proceso en cuanto a que se agrave su carga horaria y se les imponga multas o restricciones en caso de que no acaten esta nueva reglamentación. Querían evitar que esas medidas se empleen arbitrariamente para alterar sus salarios y por ese motivo hacían un llamado a todos los trabajadores.

La situación del proletariado portuario en San Nicolás, se altera al año siguiente cuando algunos empleados de los muelles de Cabotaje y de la sección embarcaderos comienzan a organizarse en torno a un Círculo de Estudios Sociales con la intención de atraer al resto de los trabajadores al ideario libertario y contribuir con su esfuerzo a la expansión de este ideal.

La situación de protesta por las condiciones laborales en los puertos argentinos, hizo que en 1899 en el puerto militar en construcción de Bahía Blanca, cerca de medio millar de trabajadores se declararon en huelga. Denuncian que se los sometía a un trabajo "bestial" durante al menos 12 horas al día, "con agua a la cintura muchas veces" y no alcanzaban a ganar $1,10 por día. Manifestaron además, que las condiciones laborales los tenían reducido a una condición odiosa de "esclavos" además de expresar que se les obligaba a proveerse de los artículos necesarios para sus vidas en los mismos establecimientos contratados por la compañía que los empleaba, y dónde *"se los expoliaba al por mayor y por fin, los reglamentos, multas, descuentos y prohibiciones a granel se encargaban del resto"*[76]. Esta situación se agravó cuando las autoridades portuarias decidieron suplantar a los huelguistas por otros obreros desocupados que llegaban del exterior y buscaban un sustento. Esto llevó a una situación de conflictividad extrema y por ese motivo los estibadores, maquinistas, marineros y todos los que allí trabajaban se constituían en asambleas permanentes para evaluar los pasos a seguir.

El principio de siglo (1900) sorprende a los trabajadores portuarios constituyendo un grupo al que llaman "Igualdad y Progreso" el que se propone aumentar la propaganda y difusión de sus ideales entre los gremios de estibadores, carboneros, cargadores y descargadores, etc. para sellar una unión que les permita luchar por mejoras en el trabajo o declarar la huelga en caso contrario. Entre estas personas se destaca un dirigente anarquista llamado Alberto Van Spey Bruck y que se domiciliaba en calle España 72 de San Nicolás (que poco tiempo antes se le llamaba "De las Artes"). Por aquel año también, hubo en la ciudad una huelga de albañiles (al parecer ligados a la construcción de instalaciones portuarias) que resultó favorable a los obreros al obtener una jornada de 8 horas en invierno y 9 horas en verano. Se criticaba por otro lado, la actuación de los medios gráficos de San Nicolás, como por ejemplo el diario "El Noticiero", medio al que acusaban de formar parte de "los esbirros de la prensa"[77].

En aquel año además, se profundizan las tareas anarquistas destinadas a la formación de una conciencia proletaria en la ciudad. A tal efecto un dirigente de apellido Basterra brinda dos conferencias tituladas "Los obreros y al cuestión social" y "Socialismo legalitario y Socialismo Libertario" en la cual se planteaba marcar diferencias con el movimiento socialista que participaba de las actividades políticas dentro de sistema político de aquél tiempo.

Estas actividades de proselitismo solían estar rodeadas de una singular violencia, puesto que tanto el anarquismo como el socialismo, eran considerados movimientos "apátridas", "extranjeros" y "revolucionarios" para el régimen conservador. Así fue por ejemplo que en una oportunidad, un dirigente anarquista apellidado Becerra, fue interceptado por efectivos policiales junto con sus camaradas y lo

[76] LA PROTESTA HUMANA, 1899. Disponible en http://americalee.cedinci.org/la-protesta-1897-1906/
[77] LA PROTESTA HUMANA, 1900, bib. op.cit

instaron violentamente a disolverse. Ante la reacción de los mismos, la policía los condujo detenidos a la Comisaría local, que por entonces funcionaba en Calle "De la Constitución" Nº 88, que años más tarde se llamaría "Sarmiento". Luego de media hora de detención, al protestar por la injusta detención, fue arrojado a un pozo de mediana profundidad dónde tuvo que pasar la noche. Al otro día fue liberado. Sus camaradas trataron de que los periódicos "El Norte de Buenos Aires" y "El Noticiero" se hicieran eco de esta calamidad denunciando los atropellos policiales, pero ambos medios se negaron a publicar esta noticia.

Por otra parte, dentro de las denuncias de los trabajadores portuarios nicoleños al medio "La Protesta Humana" que se publicaba en Capital Federal, se manifiestan las quejas de los obreros, que no teniendo baños públicos en su trabajo, dieron por terminada su jornada laboral e ingresar a bañarse al río, pero les fue prohibido dicha acción por el Comandante de la Capitanía. Se les intimó además que de hacer caso omiso a esta advertencia, serían multados con la suma de $10 (o sea el monto de ganancia de 10 días de trabajo).

También los obreros herreros y carpinteros de San Nicolás, siguieron el ejemplo de los albañiles que se habían declarado en huelga solicitando la rebaja de horas de trabajo y aumento de salario. Ellos enfrentaron fuertes resistencias de los patrones obteniendo pequeñas mejoras en la carga horaria. De doce horas diarias a nueve horas y media en los meses de días más largos, nueve horas en los consecutivos y ocho horas en los meses de invierno. Denunciaron a las firmas Trivelli, Tagliafico, Ascoaga y Boenicke que incumplieron con la palabra de permitir la comisión de obreros en sus establecimientos, habiéndose comprometidos verbalmente durante la huelga.

Mientras esto ocurría con el proletariado de San Nicolás, los estibadores del Puerto de Buenos Aires también se declaraban en huelga reclamando aumento de salario y rebajas de la jornada laboral. Se estima que la gran huelga de ese inicio de siglo congrego a cerca de 4000 huelguistas. Varios contratistas accedieron a los reclamos otorgando un aumento salarial, pero otros no y en consecuencia las medidas de fuerza continuaron. Allí es donde se observaron las diferencias entre los obreros más aguerridos vinculados con el movimiento anarquista que instaban a continuar con la huelga y los socialistas que consideran que el sector que había obtenido un logro debía cumplir con su jornada laboral. El conflicto siguió y tuvo que intervenir el Jefe de Policía quien entrevistó a los patrones e instó a los obreros a buscar un arbitraje que debería componerlo el Ministerio del Interior u otra autoridad. Otro puerto importante como se ha visto era el de Bahía Blanca dónde los estibadores consiguieron luego de mucho esfuerzos, mejoras salariales y rebajas del horario de trabajo.

Al año siguiente, en Febrero de 1901 los estibadores y cargadores estuvieron más de quince días de huelgas. Alrededor de cuatrocientos empleados del puerto local piden que se implemente las ocho horas diarias de trabajo, abolición de los cuartos de jornal y que el peso de las bolsas que cargan sobre sus hombros no excedan los 60 kilos. Acusaban a los medios gráficos locales de minimizar el reclamo obrero al considerarlo "exagerado" y que estas medidas conducirían a la ruina y perdida del comercio exportador. Denuncian a los patrones también de llevar engañados obreros para que actúan como sus reemplazos y cuándo estos toman conocimiento de la situación terminan solidarizándose con el movimiento huelguista.

Los obreros del puerto nicoleño, rechazaron una propuesta de las empresas contratistas que se basaba en una carga laboral de ocho horas y media, durante tres meses y nueve meses de nueve y media, de lo que resultarían en el curso del año, 15 minutos más de trabajo comparado con el horario anterior. También quedaba sin tocar los cuartos de jornal y las bolsas de 75 kilos para la próxima cosecha abonando un 20% por las bolsas grandes aún existentes. Esto sucedía en San Nicolás, mientras que en el puerto de Ramallo los estibadores ganaron la huelga consiguiendo 9 horas de trabajo en lugar 14 y 15 que trabajaban y las bolsas chicas si las conseguían en San Nicolás.

Mientras tanto el movimiento anarcosindicalista continua vigente en San Nicolás e inauguran un

Círculo de Estudios Sociales para lo cual se hacen presentes dirigentes del anarquismo porteño disertando al respecto. Allí se desarrolla la idea de constituir una Biblioteca para los participantes, pudiendo recibir libros en calle Lincoln (Urquiza) 81 de ésta ciudad. Se denunció además que durante la huelga declarada por solidaridad con los cargadores del Puerto de Ramallo, las autoridades habían cometido todas clases de abusos. Habían traído obreros de Villa Constitución y Ramallo que al llegar fueron armados con fusiles máuser por la policía, y que según los anarquistas respondían a directivas del *"Zar Castex transformando el embarcadero en un cantón de defensa"*. Además denunciaban que cada vez que alguna casa necesitaba peones, estos iban custodiados por la policía *"entre filas de máuser"*.

Por otra parte, el 25 de Mayo de 1901 era fundada la FORA (Federación Obrera Regional Argentina) la que con el paso del tiempo impulsará los principios económicos y filosóficos del anarco comunismo o comunismo anarquista, que se basaba en la idea de la abolición del Estado, el capitalismo y el trabajo asalariado, por ende la propiedad privada, impulsando la propiedad común de los medios de producción, una democracia más directa y dónde prive el lema "De cada cual según sus capacidades, a cada cual según sus necesidades". Todo esto duraría hasta 1915, lo que llevaría a una posterior desafiliación de sindicatos anarquistas, una división de la principal central obrera y una posterior reunión de sindicatos que convergerán mucho después en la creación de la CGT en 1930.

En 1902 los dirigentes anarquistas decidieron realizar una gira de propaganda por los centros laborales más importantes del país. Así fue que el dirigente Pascual Guaglianone brindó una conferencia en el Teatro Principal de San Nicolás que estaba ubicado en calle Urquiza entre el 161 al 167 de San Nicolás. Por aquellos tiempos la ciudad tenía en funcionamiento tres salas teatrales ("San Nicolás", "Guerrero" y "Principal"). Allí ante la presencia de muchos trabajadores en su mayoría inmigrantes, se desarrolló el tema "El trabajo y la emancipación humana". Se habló de la Revolución Francesa, sus principios y desarrollo deslizando una crítica hacia los socialistas que se contradicen asimismo pregonando la mística profecía de Marx que lo espera todo de los trabajadores mismos. Rescató el papel de los "libertarios" como los verdaderos evolucionistas frente a la continua reacción de los socialistas *"que en su lírico revolucionario se acercan cada vez más a los partidos conservadores y esperan obtenerlo todo del voto"*[78]. Al otro día, en el mismo lugar, se disertó sobre la temática "¿La religión y la Ciencia?" en la cual se deslizaron fuertes críticas a las instituciones religiosas que explotan la ignorancia humana y consagran las injusticias. El orador alertó a los presentes sobre la situación económica del país *"para armarse hasta los dientes ante la posibilidad de una guerra que solo beneficiaría a los capitalistas…"*.[79]

No tardaron en llegar en el seno del movimiento obrero de tendencia anarquista y socialista de San Nicolás, las divisiones que generarían con el tiempo su profundo debilitamiento. Un grupo escindido del anterior decidió crear semanas más tarde un nuevo grupo libertario denominado "Nuestro ideal es la Anarquía". Al parecer era liderado por un obrero llamado Cipriano Velázquez que vivía en calle 11 de Septiembre Nº 124 (actual calle Francia) y que estaba registrado en la Guía de la Comisión de Fomento de 1899 como "silletero", radicado entonces sobre calle Bolivar 181. Integraba también este interesante grupo, Baldomero Muratti que vivía en Calle Independencia 44 (actual calle Roca).

Algo que por aquellos momentos es digno de destacar, es la fluida comunicación que existía entre este movimiento proletario de San Nicolás, con la dirigencia anarquista de Buenos Aires. Precisamente se percibe en la información que constantemente reciben los redactores de "La Protesta Humana" sobre el

[78] LA PROTESTA HUMANA, 1902.
[79] Nota del Autor: Se refiere al conflicto de límites con Chile por el cual se realizó un laudo limítrofe en 1902, arbitraje del Reino Unido que estableció las fronteras de acuerdo a un tratado de 1881.

desempeño de los medios gráficos de San Nicolás y las acciones huelguistas que aquí se encaran. Precisamente en las publicaciones de esta etapa, vinculan al "Diario El Progreso" y "El Norte de Buenos Aires" a los sectores más importantes de la burguesía mercantil de la ciudad, adjudicándoles el papel de voceros de dicho sector. Bajo el título "Periodismo Compadreador" se refieren a una nota del medio nicoleño en el cual hablando sobre la desocupación en el país habrían dicho: *"¿No tienen trabajo los obreros en Buenos Aires? Que lo busquen dónde los haya. ¿No tienen dinero para viajar? Que se coticen las sociedades obreras y les paguen el viaje"*. Y más adelante se refieren a los escritos de uno de los periodistas de este medio local que manifiesta: "Y tiene razón. *¿Por qué motivo los que vociferan por falta de trabajo, no van al Chaco o a la Patagonia a cortar árboles 20 horas por día, alimentándose de mate, como lo hacen los indios?"*. Esta denuncia apuntaba al periodista Dámaso Valdés de reconocida actuación municipal y periodística local.

Para Noviembre de 1902 los estibadores y obreros de todos los puertos del país y de Uruguay, planificaron realizar una importante huelga. La idea fue reclamar para que se disminuya el peso de los fardos, a un peso máximo de 70 kilos para las bolsas de cereales, tasajo, etc , de 60 kilos para los canastos de carbón y de 70 para los lienzos de lana en rama. La huelga era encarada por los Obreros Estibadores del Puerto de Montevideo, obreros del Puerto de Buenos Aires, obreros del puerto de Villa Constitución, de San Nicolás, San Pedro, Baradero, Campana, Zárate, La Plata, Bahía Blanca, y del Mercado Central de Frutos. En aquellos momentos la denominada Federación Argentino Uruguaya de estibadores redactaron un manifiesto instando a la huelga general y advirtiendo a los rompehuelgas (que llaman "carneros") a abstenerse de tomar acción.

En el interior de la Comisión de Estibadores de San Nicolás, también existían diferencias con respecto a la conducción de la misma, frente a la problemática general del peso de las bolsas que debían cargar estos trabajadores en su labor diaria. Hubo quienes denunciaron a sus dirigentes de hacer caso omiso a las recomendaciones generales sobre reclamar por el peso excesivo de las bolsas y "aletargar" las acciones en respuesta. El profundo clima de violencia y enfrentamientos entre la burguesía comercial, propietarios de medios de producción y el proletariado, guiado por dirigentes más instruidos que el conjunto de la masa obrera, llevo a que la oligarquía presionara al Estado a poner fin a este clima que atentaba contra la marcha del modelo agroexportador. Por esos motivos, comenzó a debatirse como enfrentar el avance del ideario socialista, anarquista y comunista, sancionándose en consecuencia la Ley Nº 4.144 llamada "Ley de Residencia" o Ley Cané inspirado en un proyecto elaborado en 1899 por el escritor Miguel Cané.

Mediante esta herramienta legal, se autorizó al Poder Ejecutivo a impedir el ingreso y expulsar a extranjeros *"cuya conducta comprometa la seguridad nacional o perturbe el orden público"*. Identificados y detenidos *"los perturbadores"* tendrían tres días para salir del país. Esta ley permitía al Poder Ejecutivo, actuar sobre los inmigrantes sin intervención del Poder Judicial. Constituyó parte de las medidas represivas que el "Régimen" apoyado por los terratenientes, y nuevos industriales llevó a cabo además de allanamientos a locales de la FORA o medios gráficos como "La Protesta Humana", represión de huelgas y manifestaciones, como arrestos y deportaciones.

En Febrero de 1903, "La Protesta Humana" publica una nota enviada desde San Nicolás, firmada como era costumbre con un seudónimo (para evitar futuras represalias) que decía:

*"No basta el que nos combata el gobierno con su tan famosa "Ley de Residencia" es necesario que a la abyección de ciertos bebedores de sangre humana se agregue, para colmo de degradación y servilismo la delación cobarde que se hace de nuestros compañeros de causa ante las autoridades por un individuo cuyo nombre va más abajo. Será muy honroso suministrar informes á un comisario de policía con el objeto de vengarse cobardemente de las personas á quienes se profesa odio á muerte, será muy honroso, repito, constituirse en delator voluntario, y, aunque esto esté perfectamente de acuerdo con Ia moral burguesa, nosotros, como hombres libres, que amamos la Verdad y la Justicia, debemos en todas las ocasiones que se nos presenten, desenmascarar á estos hipócritas exponiéndolos á la vergüenza pública. En una casa de negocio de la calle Comercio suelen reunirse con frecuencia los más conocidos libertarios de esta ciudad, y allí, el dueño, que es un burgués de rostro pálido y mirada de traidor, se honra sentándose con nuestros amigos á quienes acaricia lo mismo que á los socialistas, ya que unos y otros, son tan cándidos al no darse cuenta que el único propósito que guía á Individuos como mi biografiado no puede ser otro, que conquistarse diplomáticamente a una clientela á quien sigue la corriente para explotarla á su antojo, ya que mi hombre, no contribuye en nada para la propaganda, ni participa de ninguna de las dos teorías; él es miembro activo, grado 18 de la logia Unión y Amistad á la que presta eficacísimo concurso en esta forma; busca personas jóvenes á las que logra iniciar en la masonería, para así, conseguir que sus nuevos hermanos, le dejen los cincuenta pesos que la iniciación cuesta; dinero que como sabréis se emplea en un banquete que lo da casi siempre mi burgués; para algo ha de servir la tan cacareada institución masónica y, en este caso puede vanagloriarse de ser consecuente con su credo, al sostener á un hermano que por ella se sacrifica.... desinteresadamente. Los masones de aquí como de todas partes hacen alarde, en sus publicaciones al menos de sentimientos humanitarios; pero sí en su inmensa mayoría se les estudia para juzgarlos imparcialmente, se convencerá el más torpe, que con una recua de vividores y antropófagos, tan partidarios del formulismo y el misterio como llenos de vanidades. No es mi objeto hacer la crítica de una asociación que según algunos existe para conservar las tradiciones y según otros está envuelta en el sudario de la muerte; felizmente se separan los individuos de las ideas y al considerar que todas las agrupaciones tienen en su seno elementos buenos y malos, mi ataque, para que sea más franco y leal lo dirijo al individuo y no á la doctrina que dice profesar y que vergonzosamente mistifica. No basta cobijarse á la sombra de los buenos principios, es necesario proceder de acuerdo con ellos si no se quiere ser tachado de canalla, y como á tal calificativo se ha hecho acreedor Pascual Rega, ahí va su nombre, para que lo conozcan sus amigos de causa y nuestros compañeros; ese es el hombre que no vacila en abofetear las criaturas que tiene empleadas en su casa á las que les cobra hasta los vasos que por cualquier descuido rompen durante el servicio. No hace mucho tiempo que un oficial confitero tuvo la desgracia de recibir en la frente una herida y para colmo de desdicha Pascual Rega lo dejó en la calle negándose á darle más trabajo. Ni el zar de Rusia es tan autoritario y cruel para intervenir en los actos privados de las personas como lo hace este*

*explotador sin entrañas, estos son los hombres que, blasonan de generosos y caritativos; si se les juzga por sus procederes se convendrá conmigo en que no son acreedores ni al título de seres humanos. Hace pocos días uno de sus empleados fue herido de un hachazo en la cabeza por defender los intereses de Pascual Rega[80], y este miserable como premio lo despidió, es decir lo dejó sin colocación y en la última miseria. Los comentarios huelgan. -El movimiento sigue con nuevos bríos Lejos de amilanarnos, las medidas de represión nos han despertados nuevos bríos. Ya verán! -Tempestad-*

En aquellos meses también, fueron allanadas la Federación local y la llamada "Casa del Pueblo" en San Nicolás por parte de las autoridades policiales y varios de sus integrantes fueron denunciados. Los dirigentes anarquistas en San Nicolás adjudicaron esta maniobra a los socialistas. Por aquél tiempo, algunos obreros portuarios ligados también al anarquismo publicaron un panfleto titulado *"La Aurora Social"* y tenían su lugar de reuniones y distribución en calle Libertad (actual calle Pellegrini) 142, eran dirigidos por el obrero C. Velazquez (silletero, ya mencionado). En este grupo también había voces disonantes que publicaban y explicaban su postura frente a los críticos momentos que se vivían. Una de esas voces era un joven llamado Felipe Layda que publicó un artículo de interés cuestionando la ineficacia de las huelgas y la inutilidad de las mejoras. Su análisis más profundo apuntaba a revoluciones y cambios más estructurales que busquen un fin mejor. Su exposición mereció un minucioso artículo de respuesta en el diario "La Protesta Humana" refutando cada uno de sus renglones.

En 1904 el gobierno nacional encargó al médico, abogado e ingeniero agrónomo catalán, Juan Bialet Massé, un informe sobre el estado de la clase obrera en la Argentina. Vamos a detallar las observaciones que el mismo realizó sobre las condiciones laborales de un sector de los trabajadores portuarios, el de los estibadores. En el Capítulo X[81], titulado Carga y Descarga de Buques y Ferrocarriles. Estibadores, Bialet Massé sostiene: *"Se comprenden en este ramo los obreros que llevan las cargas al costado de los buques (trabajo en tierra); los que las reciben y acomodan en el buque (trabajo a bordo), y los que hacen las operaciones contrarias. Se llaman también cargadores estibadores los que en los ferrocarriles, en los galpones de depósito de los acopiadores de cereales y pasto y en las estaciones terminales de embarcadero cargan, descargan y apilan las mercaderías. Las cargas más importantes del Interior son los cereales y las maderas; y las descargas, el carbón y las mercaderías generales. Como las bolsas suelen sufrir averías en las diversas manipulaciones y transportes que se hacen hasta quedar estibadas en las bodegas de los buques, hay un ramo anexo que se llama de bolseros y costureros, generalmente niños o mujeres; y a veces se encargan del peso de las bolsas, y se les da a los que esto hacen el nombre de romaneros. Se ocupan en estos ramos en el Interior de la República no menos de treinta mil hombres, constituyendo un ramo de los más interesantes del trabajo.*

En el caso del Puerto de San Nicolás, pudo determinarse que las bolsas utilizadas por los estibadores pesaban alrededor de 66 Kg. El informe dice de nuestro puerto; *"En los puertos desde San Nicolás aguas arriba hasta Colastiné, están constituidos en sociedades gremiales, unas de resistencia, que tienden a desaparecer, y otras de socorro y protección mutua, de tendencias socialistas o francamente*

[80] Nota del Autor: La denuncia estaría dirigida a Pascual Rega, comerciante particular, domiciliado en calle 11 de Septiembre (Francia) Nº 70 con establecimiento comercial (Confitería) en Calle Comercio (actual Mitre) Nº 152.
[81] BIALET MASSE Juan **INFORME SOBRE EL ESTADO DE LAS CLASES OBRERAS ARGENTINAS**. Volumen 1, 1904. Ministerio de Trabajo de la Provincia de Buenos Aires, Capítulo X.

*socialistas, profesando los principios de la Unión General de Trabajadores Argentina, que dentro de poco las contendrá a todas; siendo la más descollante por su número, organización, seriedad y capital la antigua Sociedad de Obreros Estibadores y de Ribera del Puerto del Rosario de Santa Fe, de la que soy abogado y consultor, gratuito hace dos años. El trabajo se hace generalmente por contratistas intermediarios, que son sanguijuelas que viven de la sangre del obrero. Si las numerosas decisiones de los congresos y de los publicistas no existieran, bastaría lo que sucede en los puertos del Paraná para condenar institución semejante. Los contratistas toman los capataces que necesitan entre los especialistas de cada género de carga, y éstos a su vez buscan la gente. Supongamos que se trata de una carga de cereales; dos obreros se ponen en lo alto de la pila o dentro del vagón de donde se va a llevar la carga; levantan la bolsa en alto y la ponen sobre los hombros del obrero conductor; éste toma un trotecillo particular y va hasta la canaleta, donde la deja caer y se vuelve; se establece así una cadena continua, hasta que se agota la pila, se acaba la carga o llega la hora de la terminación del trabajo. La bolsa se desliza por la canaleta, llega al buque, donde la reciben dos obreros; unas veces se desliza sobre otra canaleta hasta la boca de la escotilla, donde pasa a otra o a dos combinadas; en la punta de la última, en el fondo de la bodega, hay otros dos operarios que la ponen sobre el hombro del estibador; sale éste a un paso acelerado hasta el punto en que la bolsa debe ser colocada; hace un movimiento original, sacude el hombro y la bolsa cae, justa, precisa, ocupando su lugar, como colocada a compás; a veces le sale una jiba (joroba); el estibador, sin interrumpir la marcha, la aplana con el pie derecho, y se va por otra cadena como en tierra, y la carga sube igual, pareja, por planos sucesivos, hasta que el hombre no puede ya moverse; entonces se carga por los costados, por gradines, hasta el cielo de la bodega, y cuando queda el último callejón se va del fondo a la escotilla, que se llena y tapa, y el buque queda cargado.*

Ya hemos visto que en el Puerto de San Nicolás se trabajaban en aquellos tiempos por intermedio de canaletas. Bialet Massé se refiere a las mismas: *"La canaleta es una invención local; las barrancas son en el Paraná muy altas; los guinches o pescantes necesitarían brazos enormemente largos, y exigirían hombres o motores en gran cantidad; son cajones de madera alisada, articulados, van de la barranca al buque, y el fardo de pasto o la bolsa se deslizan por ellos fácil y suavemente, con creciente velocidad. Nada más económico y sencillo. Tal es el trabajo fácil para visto o descrito; pero otra cosa es hacerlo, sobre todo de noviembre a marzo inclusive. Las bolsas primitivas eran de cincuenta a sesenta kilogramos; el envase es caro, para economizarlo se fueron agrandando poco a poco, y se llegó así a pasar de cien kilos hasta ciento diez y ciento doce, y si no se pone coto iba en camino de llegar a los doscientos, aunque hubiera en cada carga quedado el tendal de estibadores. Pero éstos se apercibieron de que la economía se hacía sobre su sangre y protestaron; no fueron oídos, acudieron a la huelga, y al fin se ha llegado a que el peso máximo de la bolsa sea de setenta kilos. No crea V.E. que los patrones cumplieron lealmente lo convenido; pidieron una prórroga para dar salida a las bolsas grandes que tenían, y que no se acababan nunca; parecían brotar como los cereales, hasta que al fin los estibadores se negaron a cargar ni una bolsa más ni por un kilo más; era preciso cortar de raíz el abuso y se cortó".*

Sobre la jornada laboral, señala. *"La jornada ha sido otra lucha atroz; pero también se ha llegado a la racional de ocho horas, tras de batallas cien; pero todavía quedan algunos que trabajan nueve, ciertamente no son los mejores ni los que dan mayor rendimiento ni los más morales. Los efectos de la jornada de ocho horas han sido tan palmarios y evidentes, que no concibo cómo no ha sido adoptada por patrones y obreros sin más discusión. Ocho estibadores en ocho horas estiban ocho mil bolsas al día, o sea quinientas sesenta toneladas. Los que trabajan nueve y más horas no llegan a siete mil bolsas".*

En cuanto al trabajo que sería similar al desarrollado en el puerto de San Nicolás, informa: *"Pero el trabajo atroz es el de la carga de cereales a granel, sobre todo cuando se hace a chorro de canaleta y sin manga. El trigo o lino que parecen más limpios dan un polvillo penetrante que no hay pulmón que lo resista, ni piel que funcione tolerablemente, ni ojos que no se irriten en aquella atmósfera siempre caliente. El remedio está en la aplicación conveniente de ventiladores que inyecten convenientemente el aire del exterior, dando una corriente que arrastre el polvo, lo que no es de gran recargo, puesto que todos los buques tienen encendidas sus calderas para el manejo de los guinches durante la carga y descarga. En la carga y descarga de los buques suceden a cada rato accidentes de trabajo, evitables en un 90 por ciento de los casos si los capitanes y contratistas tuvieran los cuidados que el trabajo exige. En primer lugar las planchadas no tenían las barandillas de seguridad que eviten la caída de los obreros; son tan estrechas que apenas tienen el espacio suficiente para que puedan cruzarse los obreros, muchas veces teniéndose que ladear el que va descargado. En segundo lugar, las cuerdas, cadenas, útiles y aparatos de los guinches se emplean hasta que se rompen, sin revisión previa ni reparación conveniente. No hay tampoco pasos convenientes en el interior de las bodegas. En tercer lugar, el personal que maneja los guinches y dirige el trabajo a bordo es generalmente incompetente, y muchas veces llega a la brutalidad y la desatención es regla. Estos accidentes no se pagan, o se pagan de una manera irrisoria. Los cargadores y capitanes burlan a los pobres obreros de una manera criminal; y éstos se pueden dar por muy contentos si logran la asistencia y medio jornal hasta el restablecimiento. Los capitanes dan como vigente en el país el medio jornal de las leyes europeas, aunque el Código Civil argentino establezca el jornal entero, y como el obrero no sabe esto, recibe lo que le dan y todavía da las gracias. Los capitanes suelen reconocer que deben; dicen a los capataces que atiendan a los lesionados y les pasen la cuenta; los obreros tragan el anzuelo, pero cuando van a pasar la cuenta, el buque ha levado anclas y alzado el vuelo. Otras veces no recuerdan ni a tiros haber dicho semejante cosa, y no reconocen la deuda; los agentes marítimos no saben nada y el obrero queda con su daño".*

En cuanto a la persona empleada en dichas tareas, el informe destaca: *"El estado físico y moral del estibador es genuino. Hombre siempre fuerte y ágil, sin lo cual no aguantaría tan rudo trabajo, es, generalmente, ignorante; hay de un 50 a 60 por ciento de analfabetos en la totalidad: un 80 por ciento en los criollos que pasan de treinta años, y un 40 en los jóvenes; se ve en ellos el progreso de la instrucción primaria. Un 70 por ciento en el Rosario y puertos cercanos son criollos, y el resto extranjeros, casi todos italianos; pero en el trabajo de bodega no se ocupan arriba de un 10 a un 15 por ciento de extranjeros; los demás son criollos. La masa de éstos la componen correntinos, entrerrianos, santiagueños y cordobeses, con un 20 por ciento de las demás provincia".*

Y acota. *"En la carga y estiba de bolsas en las estaciones de ferrocarriles y galpones de guarda, se emplean obreros con un sueldo que varía de 1 a 2 y 3 pesos, según las necesidades de la cosecha; o se paga un centavo por movimiento y por bolsa, dominando siempre el elemento criollo, hay más o menos italianos, según que estén más o menos cercanos a las colonias. Es uno de los trabajos que monopolizaba antes la inmigración golondrina. En la época de la cosecha del maíz muchos estibadores, aun los de puerto, se van a recoger, y esto eleva los jornales".* Este sería el caso de San Nicolás, que era una ciudad rodeada por quintas y posteriores viñedos cuya necesidad de mano de obra en la tarea de recolección de frutos, competía con el requerimiento de mano de obra en el Puerto.

Estas lamentables condiciones laborales, forzaron la lucha obrera y la posterior formación de asociaciones u organizaciones gremiales cuyos logros obtenidos en algunos puertos sirvieron de ejemplo a

otros. Tal es el caso de Rosario. *"Para dar a V.E. una idea clara del estado de estos trabajadores en el Rosario, me permito transcribir algunos artículos de los estatutos de la sociedad de estibadores del Rosario, cuya redacción me fue encomendada por la sociedad, y que fueron aceptados, bajo la acción benéfica del distinguido comerciante don Juan B. Quintana, sin duda la persona más legítimamente influyente en los obreros del Rosario, tanto por sus cualidades superiores, cuanto por los desinteresados servicios que les ha prestado, y del doctor don Agustín Lando, que está siempre a la disposición de los obreros. Estos estatutos fueron adoptados después de la gran huelga de 1902, cuando todavía estaba caliente la atmósfera, pues la sociedad se había plegado a aquel movimiento, tan justo en su iniciación como extraviado fue después. Estos estatutos fueron aprobados por decreto del Poder Ejecutivo de Santa Fe, fecha 29 de abril de 1903 la sociedad de obreros estibadores del Rosario, que ya está sirviendo de modelo en San Nicolás, Villa Constitución, Borghi y a los buenos elementos de Colastiné, de cuyo puerto voy a ocuparme especialmente".*

Una mirada local, es la que brinda Chervo Gregorio (1993)[82] quien brinda algunos detalles sobre las condiciones de los trabajadores en la Sociedad Puerto San Nicolás:

> *Pág. 48: LAS "LATAS" DEL PUERTO*
> *"Corriendo los años de* fines de la década de 1920 *y principios de la siguiente, asistía yo a los días del uso de un sistema de pago -repetido en todo el país y principalmente usado por grandes establecimientos o empresas cual era el efectuado al personal obrero, con fichas que sustituían al valor monetario de circulación legal. El sistema sirvió -en casos aislados, felizmente, y no en nuestra ciudad-, para la explotación del jornalero, de acuerdo a denuncias públicas de la época, pues sólo eran canjeables en el mismo establecimiento que las entregaba como pago del jornal, o tareas, y en dependencias comerciales del mismo (que los motivaba las distancias), según las necesidades del obrero, por lo que -siempre ateniéndome a aquellas denuncias que recuerdo hechas conocer por alguna publicación periodística, o por contrarios políticos- era muy escaso el efectivo que llegaban a ver en sus manos. Hoy, eso, creo, no existe. Sí, aún las fichas -consideradas "fichas monetarias"- que son casi una rareza, que se han ido perdiendo aceleradamente. Sólo los coleccionistas, especialmente los numismáticos, las han salvado de su desaparición total. (En la sala de Medallística y Numismática del Museo y Archivo Histórico Municipal se pueden ver algunas de esas piezas, las que pertenecieron a mi colección de cosas nicoleñas Era contratista, entonces, de los trabajos del puerto de ultramar, don Severo Fernández[83], un correcto y fuerte empresario, que gozaba de gran prestigio en la ciudad. El había adoptado el uso de fichas para el pago diario de jornales, que se efectivizaba cada medio día, a la salida de las tareas. Me parece recordar que el canje de las mismas, por efectivo, se realizaba los días sábados en las oficinas del contratista, instaladas en calle Colón, entre las de España y Juan B. Justo,*

[82] CHERVO Gregorio S. Cfr bib ant. **EL AYER DE SIEMPRE** 1913-1993.

[83] Nota del autor: Severo Fernández (1884-1935) Inició su carrera administrativa como empleado del Ferrocarril Central Argentino, desarrolló su actividad en la sección embarcaderos como jefe de movimientos e ingresó a la Sociedad Puerto San Nicolás en 1919 siendo su administrador general hasta 1928 cuando pasó a desarrollar actividades privadas junto a importantes casas exportadoras de cereales fundando también una agencia marítima. Gozaba de amplio prestigio y reconocimiento en la ciudad.

*edificaciones demolidas para dar paso al Parque San Martín. Pero lo importante de este hecho cotidiano, lo era el curso normal que tenían en el comercio, equiparado al curso legal de la moneda. El obrero, o algún familiar, podían utilizar esas fichas - que habían tomado la denominación popular de "latas"- para sus compras diarias en el comercio, sin ningún tipo de problema. El comerciante las canjeaba en aquel lugar, a su tiempo. Y el obrero hacía lo propio con las que le había ahorrado durante la semana. Las piezas utilizadas en San Nicolás de los Arroyos -y también en Villa Constitución, del mismo contratista- eran de forma circular, acuñadas en aluminio y con leyendas alusivas, tales como: "1/2 Día / Severo Fernández / San Nicolás", y en el reverso, las iniciales "S.F."; "1/2 Jornal / San Nicolás", y en el reverso la reproducción de la firma de Severo Fernández: "1/2 Día / Severo Fernández", reverso liso; " $ 2,50 / Severo Fernández / San Nicolás", con reverso liso; " $ 3,50 / Severo Fernández / San Nicolás", reverso liso, etc. Podemos agregar que las "Latas" del Puerto, encierran una época de nuestra economía. (Nota - Las de Villa Constitución, tenía el nombre de esa localidad).*

Durante febrero de 1904 siguen los problemas con motivos de una fuerte huelga de estibadores en el Puerto de San Nicolás. La policía se hizo presente en el lugar instando fuertemente a los obreros a retomar su labor. Un grupo de obreros de Campana que venían a apoyar la medida de fuerza de sus pares nicoleños, fueron interceptados sobre calle Del Progreso (actual calle Garibaldi) y se los amenazó con aplicarles la Ley de Residencia por su carácter de *"gringos"* y que *"los reventarían a balazos"*. Algunos de los presentes fueron citados a la Comisaría local y remitidos a Buenos Aires por su carácter de anarquistas. Se hizo también un llamado a la solidaridad de los obreros, hacia quienes se encontraban detenidos en la Cárcel Departamental de San Nicolás (por entonces ubicada en terrenos que luego serían ocupados en su plenitud por la guarnición militar) y que tenía sus fondos sobre la actual calle Rivadavia. Tal era el clima de convulsión por esta huelga, que un sector de trabajadores estibadores escindidos del grupo principal quisieron organizar otro Centro de Estibadores para de esa manera negociar con la dirigencia patronal. Lideraban este grupo, obreros de apellidos Salinas, Urquiza, Pagani, Tevez y conocían como dirigente a otro de apellido Cartey. Incluso durante el mes de Abril de ese año, había varios detenidos por su participación en las manifestaciones de la vecina localidad de Zárate.

Para Mayo de 1904 aún continuaba el conflicto gremial. Un empresario de apellido *"Rengreen"* según el diario "La Protesta" pero que seguramente por un error anotaron mal apellido y se referiría a Wiengreen que poseía embarcaderos en la ciudad –siempre según este medio anarquista- habría traído medio centenar de obreros desde el interior para reemplazar a los huelguistas. Estos al percatarse de la gravedad de la situación, se plegaron a la huelga junto a quienes ya lo hacían. Informan además que el Comisario de Policía, el Comandante de la Unidad Carcelaria se presentaron en el local de los obreros huelguistas con el ánimo de clausurarlo. Los socialistas habrían lanzado un comunicado, apoyando la medida de fuerza de los trabajadores. Hubo fuertes críticas al medio gráfico *"El Tribuno"* de San Nicolás al que acusaban de haber publicado el siguiente texto: *"Tanto tira de la cuerda que al fin se ha de romper y veremos si esos inspirados por caudillejos políticos, han de encontrar el pan para sus hijos en las canchas de tabas o pulperías"*. Por aquellos días, los integrantes del denominado "Centro Cosmopolita Obrero" que agrupaba al grueso de los trabajadores en su mayoría portuarios que estaban en huelga, enfrentan la conformación de otra sociedad obrera llamada "Libre Trabajo" la que sostienen fue organizada por los dueños de los embarcaderos de San Nicolás. Por ese motivo, el sector más combativo decidió luego de una

asamblea realizada con sus integrantes, dirigirse a la Federación Obrera Argentina y a la UGT [84]. Solicitaron a ambas agrupaciones obreras su apoyo para mantener el boicot a la Casa Dreyfus en toda la República. Este conflicto condujo a la conformación de una Comisión de Obreros del Puerto de San Nicolás integrada por: Tesorero Juan Lorenzi, Pro Tesorero Ramón Arias, Secretario General Alejandro Abadic, Secretario de Actas, F. Larrazabal, Vocales: Bernabé Luberiaga, Ramón Basaldúa, Cruz Zoraoren y José Gil. La Comisión Revisora de cuentas se designaría una semana antes de la presentación de los balances. Esta podría ser la primera Comisión de Trabajadores Portuarios de su historia gremial y sindical. Ya que al mes siguiente se inscribirían en la FORA.

No obstante eso, el accionar de los trabajadores anarquistas de la ciudad, continuaba estando vigente. Una prueba de ello es una asamblea de trabajadores que realizan durante el mes de Junio de 1904 en Calle 25 de Mayo 592. Pero también se constituyen grupos de trabajadores de acuerdo a su oficio o actividad en la ciudad. Por ejemplo los obreros panaderos se reunían en calle Garantías (Ameghino) 216. También se había formado la Unión de Carreteros la que se reunía en calle Libertad (Garibaldi) 191. La bibliografía obrera anarquista era vendida entonces en la Librería de Baldomero Muratti que se desconoce su dirección. El grupo anarquista más activo lo constituía *"Nuestro ideal es la anarquía"*, su representante era A. Pereyra y tenía su sede en calle 25 de Mayo 592. En aquellos días las autoridades policiales proceden a la detención de varios activistas entre ellos a Juan M. Viruchoa, Eduardo Fernández, Juan Gualdi, Hipólito Bustos y Eusebio Sosa. Llevaban varios meses detenidos en la Cárcel Departamental acusados de *"propagar ideas avanzadas"*. En el mes de Julio, la situación aún continua siendo crítica. Un conjunto de trabajadores de San Nicolás se dirigieron a la ciudad de Buenos Aires para informar a los gremios que confluían en las ideas anarquistas, sobre la situación problemática imperante en el Puerto de San Nicolás, a raíz de medidas dispuestas por los dueños de embarcaderos que dañaban sus condiciones laborales.

Así es que en el IV Congreso de la Federación Obrera Argentina, entre los temas a tratar estaba la de los panaderos de San Nicolás, y el día 24 de Julio, celebran una importante reunión en un domicilio ubicado en calle Independencia (hoy Calle Roca) 324 de San Nicolás. Mientras esto ocurría, también desarrollaba su labor como representante de los trabajadores, el recientemente electo Primer Concejal Socialista de América (29 de Noviembre de 1903) el ciudadano nicoleño Agustín Reynes. El mismo dirigía el periódico "1 de Mayo" que tuvo tirada entre 1901 y 1905. En aquella ocasión estuvo desarrollando charlas de esclarecimiento al movimiento obrero y el tema de su disertación se refería a "Los trabajadores del campo y la organización gremial". También la lucha de los trabajadores por aquellos años, llegó a la Fábrica Textil de La Emilia de Córdova & Cía. ya que igualmente se produce una huelga en aquél establecimiento, que llega a noticias del diario "La Protesta". Esta medida no fue acatada por la totalidad de los obreros que también en aquellos años, confeccionaban sombreros en dichas instalaciones. La publicación advertía a los trabajadores que no se dirigieran a esta fábrica en búsqueda de trabajo y denunciaban a los obreros E. Montaña, F. Estolera y un tercero, de hacerse presentes allí para trabajar a menor salario y ocasionando el airado reclamo de sus compañeros.

Pocos días después se produce en la vecina localidad de Rosario el III Congreso de Obreros Estibadores y afines de los puertos argentinos y uruguayos. Allí estuvo presente la "Comisión Cosmopolita Obreros del Puerto de San Nicolás" y representantes de la mayoría de los puertos del país. Uno de sus objetivos era la búsqueda de una jornada laboral de 8 horas. El representante de San Nicolás era el estibador Nicolás González. La visita a la ciudad de San Nicolás de representantes de la FORA no pasó desapercibido en el sector obrero portuario. Allí diversos representantes hablaron a los nicoleños sobre lo acontecido en el reciente Congreso de Estibadores de Rosario y los motivos por el cual se retiraron de dicha jornada. En

[84] LA PROTESTA, Mayo de 1904. Nota del autor: La Unión General de Trabajadores (UGT) fue una organización sindical creada en 1902 y constituida por varios sindicatos como los de albañiles, constructores de carruajes, sastres, mecánicos, etc.). En este sector predominaban los socialistas y sindicalistas revolucionarios.

representación de los carreteros, habló su delegado López, en representación de los marineros y foguistas Llorca. Una importante obra que por entonces estaba encarando la ciudad de San Nicolás era la construcción de su edificio de Justicia y Municipalidad. Precisamente en Septiembre de 1904 los obreros y albañiles empleados en dichas construcciones, se declararon en huelga. Los huelguistas solicitaron que se les abone el 10% sobre los jornales de los oficiales como tendrían la obligación de hacerlo, imponiendo esa condición para volver al trabajo. Al parecer los huelguistas estuvieron un día y medio paralizando las obras obteniendo la atención de sus reclamos y la satisfacción de su pedido. No obstante, dejaron en claro que era preciso instrumentar la jornada laboral de 8 horas. Durante el mes de Octubre los estibadores de San Nicolás empleados en el embarcadero "Brauss Mahn" se declararon en huelga reclamando varias mejoras y mejor trato por parte de la patronal, solicitando la solidaridad de los trabajadores portuarios del país frente a esta firma.

Los conflictos en el Puerto de San Nicolás no tenían fin. Por aquellos días dos vapores de ultramar fueron obligados a dejar el puerto ya que todos los obreros y estibadores del mismo se negaron a darle su carga. Los reclamos eran varios además de solicitar mejores condiciones para los obreros detenidos por un conflicto laboral en Zárate y que estaban recluidos en la cárcel Departamental de San Nicolás. Para el año 1905, actuaba como agente de distribución del periódico "La Protesta" el vecino Emilio Marroco. Por aquél tiempo se desarrolló el Primer Congreso Sudamericano de Transporte Marítimos y Terrestres y en consecuencia el Comité Federal de la Federación de Estibadores emitió una circular a las asociaciones federadas en la que se resuelve entre otras cosas en su art. 5: *"Acuerda hacerle presente a la Sociedad de Resistencia Obrera del Puerto de la Capital que preste su apoyo moral y material a la Sociedad de San Nicolás y aplaude la actitud tomada por las Sociedades del Rosario para con los compañeros de San Nicolás"*. Por aquel tiempo, el tradicional dirigente anarquista portuario Cipriano Velázquez, deja su residencia en San Nicolás para comenzar a vivir en Godoy. En Octubre de 1905 se realiza en la mayoría de los puertos del país una gran huelga. Los puertos de Buenos Aires, Rosario, Paraná, Villa Constitución, San Nicolás, San Pedro, La Plata, Ensenada y Bahía Blanca se encuentran prácticamente paralizados. En diversos lugares varios contratistas habían aceptado los pliegos de condiciones. Los capataces se constituyeron también en "Sociedad" y se plegaron a las medidas de fuerza. Esta situación se fue generalizando a otras aéreas de la vida económica nacional.

El año 1906 comenzó en San Nicolás con una huelga por parte de los empleados de la empresa de Tranvías a Caballo que dejó paralizado el tráfico público por la misma y continuaban detenidos en la Cárcel Departamental, algunos de los implicados en la protesta en el Puerto de Zárate. Para ayuda de ellos, se realizó una colecta entre varios suscriptores del Diario "La Protesta" enviando el dinero a los detenidos a través del distribuidor de estos ejemplares, el vecino Marroco. En las acciones desarrolladas en el reclamo de los portuarios de Zárate, murió un obrero llamado Eusebio Sosa, según sostienen ya en la Cárcel como consecuencia de los malos tratos y heridas recibidas en los sucesos de dicha ciudad. Los detenidos fueron condenados a 27 meses de prisión. El mes de Abril también fue conflictivo en la Fábrica de Tejidos e Hilados de Córdova Hnos. de la Emilia. Se realizó allí un acto de solidaridad. Por aquellos días, los trabajadores tenían una jornada laboral de 11 horas y un plantel en el sector de 14 obreros tejedores. Los dueños quisieron implementar una jornada laboral que comenzara a las 06 hs de la mañana y finalizara a las 22 hs. En respuesta a esa medida, 7 empleados acataron la orden patronal y 7 se negaron para seguir cumpliendo con su horario anterior. En vista de esta situación, los patrones ordenaron que el empleado más antiguo trabajara en el nuevo horario junto a los siete que habían acatado la orden. Como éste se negó a hacerlo, a la mañana siguiente fue despedido. Ante esta situación, los 7 obreros que no acataban la medida de extensión del horario laboral hicieron sentir su descontento y en solidaridad con el despedido, paralizaron sus telares. Asimismo se conocieron otras denuncias de los obreros, que manifestaron que en dicho establecimiento, al estar alejado de la ciudad, se cometían todo tipo de abusos como tener que surtirse de los artículos de primera necesidad en un almacén propiedad del patrón de la fábrica, recargándose los precios en un 40%. Denunciaron además que la carne y las verduras son provistas por individuos que no

tienen reparo en endosarles las sobras del mercado. También manifestaron que las habitaciones que ocupan, son propiedad del patrón, y se encuentran en un estado higiénico deplorable, estando expuestos a enfermedades peligrosas. Y acotan que si algún obrero llega a enfermarse y necesita consulta médica, tiene que abonar $30 sin lo cual no podrá acceder a la misma. Pidieron asimismo un aumento a la poca remuneración que reciben y que durante muchos meses no alcanzan a trabajar ni 20 días. Otro tanto ocurría con los fundidores y modelistas que expresaban su preocupación por las condiciones laborales en el taller de Federico Boenicke ubicado en calle De la Nación 526. Acusaban a su propietario de un trato brutal e inhumano-[85]

Seguían siendo motivos de preocupación de vastos sectores obreros combativos, las condiciones de alojamiento de sus compañeros en la Cárcel Departamental de San Nicolás. Una de las cuestiones que denuncian es el hacinamiento existente en la misma. Los dirigentes anarquistas citan el periódico local "El Noticiero" al que adjudican vínculos con la oligarquía gobernante, para informar que hay alojados allí 342 detenidos cuando su capacidad es para 120. Denuncian que no se les permite a los presos lavar su ropa y por ende solo pueden lograr eso, quienes tengan familiares que recojan la misma en sus visitas. Denuncian además al almacenero del establecimiento penal, que les roba con el precio y el peso de las mercaderías que les vende. Se refieren a la comida, como escasa y putrefacta, se les prohíbe cantar, hablar en voz alta y fumar.

Los miembros de la Sociedad de Metalúrgicos, Carpinteros y Anexos de San Nicolás, decidieron enviar a sus patrones un pliego de condiciones por el cual les informan que a partir del 15 de Octubre de 1906, cumplirán como máximo 8 horas de jornada laboral, no podrán despedir a ningún operario sin causa justificada quedando todos los demás en el compromiso de no volver a trabajar mientras no fuera readmitido el obrero despedido. Además manifiestan que todos aquellos que no hicieran causa común junto a sus compañeros, serán considerados traidores. Por otro lado les exigen que no contraten a menores de 14 años y para tomar un aprendiz, la Asociación les expedirá un comprobante. Expresan que mientras haya trabajadores del sector desocupados, no desempeñaran labores extraordinarias y si este llegase a realizarse deberá pagarse el 100% más. Exigen la desaparición de los cuadros y carteles que les indican prohibido hablar, fumar u otras causas por el estilo y advierten a los patrones que bajo ningún concepto, podrán multar a los obreros o hacerlos responsables de un trabajo mal concluido. Por su parte los obreros panaderos también de ésta ciudad, entregan a sus patrones un nuevo petitorio en el cual solicitan la abolición del trabajo nocturno, veinte centavos más en forma diaria para la comida, echar el agua de costumbre y habiendo que echar más agua, tendrán que poner más personal que el acostumbrado y exigen el descanso dominical con goce de haberes.

Para Octubre, aun se mantenía además, la huelga de la Sociedad de Metalúrgicos, Carpinteros y anexos de San Nicolás. Por aquellos días, la Federación de Obreros de San Nicolás designa a José V. García como Secretario Provisorio, comunicándolo a las otras entidades y federaciones y estableciendo su sede de recepción de correspondencia en calle Libertad (actual Pellegrini) 255 y 257. Los obreros metalúrgicos de la ciudad se mantuvieron firmes en sus reclamos al finalizar 1906. Declararon un boicot a los talleres de José Zamboni ubicado en calle Libertad (actual calle Pellegrini) Nº 35[86] o Libertad 305, Tagliafico y Trivelli (calle Del Progreso Nº 150, actual Calle Garibaldi) y Garro & Ascuaga (calle Libertad 364) y los acusan de ser responsables de la continuidad de la huelga. Mientras tanto, durante los primeros días de Enero de 1907 estalla un nuevo conflicto laboral entre los trabajadores estibadores del puerto local. Algunos obreros que pertenecían a la Asociación a la que se vinculaban los dueños de los embarcaderos, permanecían en sus puestos de trabajo, lo que originaba mayores confrontaciones con los huelguistas. Fue en esas instancias

[85] LA PROTESTA, Abril de 1906.
[86] Nota del autor: No puede determinarse con el registro de 1899 dónde está su taller y cuál es el domicilio particular, por lo cual se mencionan las dos direcciones registradas.

que uno de ellos fue atacado y recibió una fuerte paliza. La policía local tuvo que asistir y proceder a la custodia de los embarcaderos (estamos hablando de las instalaciones del actual Parque San Martín). Recibieron refuerzos del escuadrón de guardia cárcel local. Se sucedieron asambleas en las que incluso participaron delegados de los estibadores de Rosario. En esta última ciudad había también medidas de fuerzas de los estibadores, foguistas y marineros. En San Nicolás, la Asociación denominada "Del Trabajo libre" asociada a los intereses patronales, reclutaba obreros para reemplazar a los huelguistas. Había fuertes vínculos de solidaridad entre los trabajadores estibadores de éstas dos ciudades.

LA PROTESTA

una ejecución de un verdugo y el miedo de un tirano

60 dias de barbarie gubernativa

Prisiones, malos, sablajes, destierros, fusilamientos, violaciones, etc.

*Imagen Nº 25 - El Periódico La Protesta Humana se llamó más tarde "La Protesta" y registró en sus páginas los inicios de la lucha obrera en la Argentina.*

Mientras tanto surge con fuerza otra entidad gremial en San Nicolás que se suma a la lucha por mejores condiciones laborales. Los zapatilleros de la ciudad se declararon en huelga informando a la Federación del Calzado los motivos de la misma y las acciones que emprenden contra las firmas de Juan Sorrentino (Del Progreso Nº 166, actual Calle Garibaldi) y otro más sin identificar. Continuaron más luchas gremiales y sindicales en todo el país. Los puertos de la nación fueron epicentros de fuertes reclamos que continuaron durante muchos años, obteniendo la solidaridad o brindando la misma desde y hacia otros sectores que también buscaban obtener mejoras salariales y laborales en un país que no tenía aún legislación alguna y dónde la fortaleza del modelo agropexportador tendía sus hilos en la mantención de ciertos privilegios y la búsqueda de evitar cualquier cuestionamiento al mismo. Pero no obstante eso, era imposible que dicho modelo funcionara si no se alcanzaba cierta pacificación nacional. Ya en Mayo de 1904 el Presidente Roca anunciaba que enviaría un proyecto al Congreso que buscaba reglar el trabajo obrero y su vínculo con el capital. Su Ministro del Interior, Joaquín V. González había influenciado en su redacción puesto que no podían permanecer ajenos a todos los problemas que se suscitaban en el país con los reclamos del proletariado. Más tarde vino también el informe de Bialet Massé que desnudaba las crueles condiciones de vastos sectores de los trabajadores y de la población laboral. Un año más tarde en 1905 el Poder Ejecutivo promulgaba la ley Nº 4.661 que se considera fue el punto de partida de una nueva concepción en materia de legislación laboral. Luego en 1907 el Presidente Figueroa Alcorta crea el Departamento Nacional del Trabajo designando a su cargo a José Nicolás Matienzo. Su misión fundamental era *"recoger, coordinar y publicar todos los datos relativos al trabajo de la República, especialmente los que concierne a las relaciones de trabajo y del capital y a las reformas legislativas y administrativas capaces de mejorar la situación material, social, intelectual y moral de los trabajadores"*. Luego en 1912 sus funciones fueron ampliadas mediante la ley orgánica Nº 8.999 bajo la influencia de José Luís Cantilo y Alfredo Palacios. Ahora podían realizar inspecciones y vigilancia de las leyes, realizar un registro de asociaciones o colocaciones para trabajadores sin empleo y lo más importante, poder mediar en

los conflictos entre el capital y el trabajo, a través de un Consejo del Trabajo. Los estibadores tendrían que esperar varios años más hasta 1947, durante la Presidencia de Perón, cuando se creará la Federación Argentina de Trabajadores Rurales y Estibadores y más tarde aún, en 1964 surge el Sindicato Unidos Portuarios Argentinos (SUPA) cuyo grupo de afiliados principalmente está constituido por trabajadores eventuales, mientras que el gremio APDFA (Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos, AGP y Puertos Argentinos) tiene como afiliados al personal permanente y efectivos. Esta última institución gremial surge el 5 de Abril de 1955 y la seccional San Nicolás abarca además San Pedro, Zárate y Campana.

Continuando con lo referente a la marcha del Puerto de San Nicolás tenemos que para 1923, la Sociedad Puerto San Nicolás brindaba un informe optimista a todos sus accionistas. Compararon el balance de la Memoria anterior y observaron un progreso en el desenvolvimiento actual y en su porvenir. Destacaban que los embarques de cereales realizados alcanzaban las 427.511 toneladas, cifra que sostenían, superaba considerablemente las de ejercicios anteriores y confirmaban de esa manera las medidas tomadas por el Directorio en cuanto a encauzar la exportación por el Puerto como la organización de sus servicios y la regularidad en su administración. El Directorio, considerando el estado actual de los negocios de cereales – la producción a exportarse que existía aún en la zona de influencia del Puerto- y las grandes fracciones de tierras entregadas este año y por primera vez a la agricultura- era optimista y tenía fundadas esperanzas en que el ejercicio económico en curso sería de mejores resultados que el precedente. Hay que tener en cuenta que estos informes se presentaban en forma anual, durante los meses de Agosto, cerrando el ejercicio de sus balances en Junio, por lo cual, durante su presentación ya tenían una visión de la marcha del segundo semestre que iba a ser informado al año siguiente.

Informan que bajo el contralor del Ministerio de Obras Públicas, se habían dado comienzo a la obra de reparación del muelle de importación, que se encontraba próximo a terminarse. Estiman que esas instalaciones estarían en pocos días más en mejores condiciones para ser incorporada definitivamente al mecanismo portuario. Las cuentas presentadas reflejaban un beneficio líquido de $675.463,97 proponiendo el directorio, previa a las deducciones correspondientes a la reserva legal y demás pagos estatutarios, abonar $3,30 como dividendo por cada acción.

Destacaron los esfuerzos destinados a obtener definitivamente la conexión del Puerto con las vías férreas de trocha angosta. Observan que la construcción del ramal que ha de llenar ese fin, uniendo el Puerto con las líneas del F.C. Central Córdoba en la Estación La Violeta y con las de la Compañía General de Buenos Aires en la de Arroyo Dulce, han debido suspenderse cuando estaba próxima a terminarse por los reparos de orden legal opuestos por las mencionadas empresas ante el P.E. y la Honorable Cámara de Diputados, fundándose en que no existe ley que autorice a los Ferrocarriles del Estado para realizar esta obra. Resultaba evidente que las dependencias técnicas y legales de esas empresas que habían intervenido en esa gestión opinaban en contra de esta acción, al cuidar sus intereses particulares. El Poder Ejecutivo estaba decidido a terminar la construcción impugnada y remitió al Congreso de la Nación un Proyecto de Ley complementario que ha considerado necesario para solucionar a la brevedad esa oposición. El mismo se encontraba a despacho en la Cámara de Diputados y según estimaban debían tratarlo en el actual período legislativo para su sanción favorable y definitiva. El Ministerio de Obras Públicas y la Administración de los Ferrocarriles del Estado, habían expresado el anhelo de terminar a la brevedad posible ese ramal del ferrocarril que iba a permitir exportar por su puerto natural más inmediato, los productos agrícolas recogidos dentro de su zona de influencia y en las inmediaciones de las dos nombradas línea férreas de trocha angosta. Era evidente que mediante esa obra, los agricultores de la región obtendrían los beneficios inherentes al menor recorrido de sus productos y a su depósito, manipuleo y embarque en el mejor y más barato puerto de aguas profundas con que se contaba entonces.

El informe de entonces va cerrando, esperando que las cosechas del verano que se acercaba en la región de San Nicolás, podrían contar con la importantísima ventaja de su exportación por el Puerto San

Nicolás, cooperando en proporción considerable al mayor movimiento del mismo y proporcionando a la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, la compensación que legítimamente correspondía al trabajo y la constancia con que venía prestando el importante servicio que tuvo a su cargo. A su finalización, dedican unas líneas a la constante cooperación que le han prestado el personal superior e inferior de la Sociedad Puerto, recordando y agradeciendo los importantes servicios prestados por el Director Don. A. Gerónimo Podestá, que estaba desarrollando el cargo desde el mes de abril último y en el cual dio pruebas de su inteligencia y aciertos positivos en tan delicado cargo. También se pone a disposición del Directorio, las indicaciones para la aplicación de las utilidades recibidas. Firmaban como Presidente R.C. Aldao y como Director Secretario C.R. Rossi. Síndico David C. Rocca.

Aplicación de utilidades:
Del saldo del ejercicio anterior……$ 3.119,36
Beneficios realizados en este ejercicio……$ 672.344,61
TOTAL……$ 675.463,97

| | |
|---|---|
| 10% al Fondo de reserva | $67.234,46 |
| 8% al Directorio y Síndicos | $53.787,57 |
| $3,30 por acción a los accionistas | $544.500,00 |
| A fondo de previsión | $9.000 |
| A cuenta nueva | $941,94 |
| Total | $675.463,97 |

*Distribución de utilidades en el ejercicio 1923*

La economía argentina estaba estrechamente vinculada con la coyuntura internacional. La líneas generales del modelo agroexportador, no se alteraron durante los gobiernos radicales (apertura de la economía, endeudamiento externo principalmente con Gran Bretaña y luego EE.UU, comercio exterior basado en el intercambio de materias primas y alimentos por productos manufacturados (puede observarse en las exportaciones del Puerto de San Nicolás), estabilidad de la moneda, e incluso retorno al patrón oro (como ya se ha visto). Para mediados de 1924 la Sociedad Puerto como era su costumbre, procedía a informar a los accionistas sobre el movimiento realizado en al periodo anterior. Los embarques de cereales que se habían efectuado por el Puerto de San Nicolás habían alcanzado a 475.982 toneladas, representando un aumento de 50.000 de ellas con respecto al año anterior. Ese aumento en los embarques se había obtenido mediante bonificaciones que se concedieron a casas exportadoras lo que explicaba asimismo una menor utilidad sobre cada tonelada embarcada, en relación al año anterior, pero se facilitó los embarques de trigo, los cuales habían ascendido durante el ejercicio a 74.996 toneladas, cifra que nunca se había alcanzado en San Nicolás. No guardando sin embargo relación alguna –dice el informe- el aumento de los embarques con las bonificaciones concedidas, éstas han sido suprimidas en parte y al presente, el Directorio dedica especial atención en su estudio, a fin de limitarlas en la medida que las circunstancias lo permitan. Por su parte, la exportación de maíz de ese año, fue tanto en calidad como en cantidad, se inició en Mayo último y prosiguió con la mayor actividad. Dada la gran cantidad que se destinaba para la exportación, es de esperar para el nuevo ejercicio –resaltaba el Directorio- un resultado muy halagüeño, máxime si se tiene en cuenta que habiéndose efectuado la siembra de cereales finos en muy buenas condiciones, cabe suponer que la próxima cosecha será de positivos beneficios. Además detallaban que se han continuado las reparaciones del muelle ordenadas por el Ministerio de Obras Públicas, las que se encuentran terminadas. Destacaron que el costo total de estas obras ha ascendido a la cantidad de $104.087,47 y como se desprendía de los balances anteriores, se ha cargado a la cuenta Ganancias y Pérdidas en los ejercicios 1921-1922 y 1922-1923 la suma de $ 3.225,07 y $ 54.217,07 respectivamente. El saldo de $ 46.645,33 invertido en el ejercicio que

comentamos después de descargársele el importe de materiales sobrantes de $ 7.976,32 y de aplicársele el Fondo de Previsión de $ 23.000 reducido a $ 15.669,01, se ha imputado como Cuenta Ganancias y Pérdidas.

Las gestiones administrativas realizadas con todo empeño por el Directorio ante la Dirección General de Rentas de la Provincia de Buenos Aires, para obtener la liberación parcial del pago de impuestos territoriales que gravan los terrenos de la Sociedad en San Nicolás y que corresponden a los años comprendidos de 1911 a 1924 inclusive, si bien no habían tenido un resultado del todo feliz al no obtenerse esa liberación, se facilitó por lo menos el recurso de limitar la deuda a $ 124.400,96 m/n a pagarla en cuotas de 25% semestrales, según lo ha propuesto la Sociedad cuyo primer pago de $31.600,24 ha fue efectuado en Junio de ese año, imputando la respectiva partida a la cuenta Ganancias y Pérdidas.

La construcción del ramal de San Nicolás a Arroyo Dulce por los FF.CC del Estado, había quedado paralizada por los reparos de orden legal, opuestos por los FF.CC. Central Córdoba y Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, según nos referimos en la Memoria anterior y se creía que las dificultades serán fácilmente allanadas con el precedente que ha sentado el fallo de la Cámara Federal de Córdoba en un caso análogo producido en la Provincia de Tucumán y cabía esperar que la construcción sería reiniciada y terminada en breve. El balance presentado, demostró un beneficio líquido de $ 506.930,64 proponiendo el Directorio previas las deducciones correspondientes a la reserva legal y demás pagos estatutarios, abonar $2,50 m/n como dividendo por cada acción y pasando a cuenta nueva la suma de $ 8.412,56 m/n. Firmaban el informe el Vicepresidente del Directorio H. Dellepiane, el Secretario C.R. Rossi y el Síndico Luís Gret.

Distribución de Utilidades:
Del saldo del ejercicio anterior……$ 941.94
Beneficios realizados en este ejercicio……..$ 505.988,70
TOTAL……$ 506.930,64

El Directorio propuso la aplicación y distribución de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $25.299,44 |
| 3% al Presidente | $15.179,66 |
| 8% a los Directores | $40.479,09 |
| 1% al Síndico | $5.059,89 |
| $2,50 por acción a los accionistas | $412.500,00 |
| A cuenta nueva | $8.412,56 |
| Total | $506.930,64 |

*Distribución de utilidades en el ejercicio 1924*

Es importante decir, que se observa a fines de 1920 una caída en los precios internacionales de los productos agrarios debido a la recuperación del sector agropecuario europeo y en consecuencia es menor lo recaudado por igual o más exportaciones.

En 1922 el PBI vuelve a subir alcanzando un 11% más en 1923 con respecto al año anterior[87]. *"Hay un leve y breve aumento de los precios agropecuarios internacionales y con el ingreso de capitales extranjeros se produce un nuevo período de bonanza hasta 1928. Tras una declinación momentánea de la actividad*

[87] RAPOPORT Mario Cfr. Bib.op.cit

*económica en 1925 (las exportaciones de algunos productos como el trigo cayeron en la cosecha 1925-1926 con respecto a la anterior en casi un millón de toneladas, al tiempo que caían también sus precios, así como los de otros cereales), el crecimiento retomó el ritmo ascendente que caracterizó a la mayor parte de la década de 1920. Debido a la entrada masiva de capitales y al aumento del volumen de los bienes exportados, que compensó otra caída de los precios internacionales, se fortaleció el peso, lo que permitió al gobierno volver al sistema de la Caja de Conversión en 1927. Yrigoyen propuso durante su primera presidencia diversas medidas económicas que implicaban una intervención más acentuada del Estado en distintos sectores o procuraban realizar moderadas reformas en los sistemas productivos vigentes. Entre otras se destacaban el estímulo a la colonización agrícola, el establecimiento de bancos oficiales, la creación de la marina mercante, la apertura de nuevas líneas ferroviarias estatales* (se destaca la propuesta por la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás) *en zonas atrasadas y la intensificación de la explotación de los recursos petrolíferos fiscales. La mayor parte de las iniciativas económico-financieras elaboradas por el primer presidente radical no pudieron concretarse porque fueron rechazadas en el Congreso. La gestión de Alvear se caracterizó por otro tipo de preocupaciones y diferencias en el enfoque económico. Una de ellas fue la cuestión monetaria. La disminución en la recaudación fiscal en el sector externo lo llevó en 1923 a una importante modificación de los aforos aduaneros (precios estimados de los productos importados sobre los que se aplicaban aranceles) que estaban desactualizados. En cuanto a los transportes se siguió extendiendo la red ferroviaria, unos 2.500 km llegando a alcanzar al término del mandato de Alvear un total de 36.585 kms. También se dio impulso a las obras de construcción de puertos y caminos esto último vinculado a la difusión del automotor. Se establecieron las primeras líneas aéreas, el servicio postal y un sistema orgánico de trasmisiones radioeléctricas."*

Estas características generales nos sirven para vislumbrar las diferencias en las miradas por ambos gobiernos radicales (el de Yrigoyen y luego el de Alvear) sobre la cuestión ferroviaria y portuaria que beneficiaba al Puerto de San Nicolás. Primero se autorizó, promovió y realizó la compra y adquisición del ramal propuesto durante el gobierno de Yrigoyen. Más tarde durante la gestión de Alvear (1922-1928) su construcción se paraliza, surgen objeciones por parte de las empresas ferroviarias que ven esta acción como clara competencia, son aceptadas (las objeciones) y luego viene el abandono y se encarga asimismo una investigación de la Administración de los Ferrocarriles del estado *"entre las cuales se mencionaba la compra del Ferrocarril de San Nicolás a Gral. Arenales. Lo cierto es que para este año (1924) no se había hecho absolutamente nada y el estado de abandono era total. O sea que fue un despilfarro del erario público al comprar algo y no seguir la construcción y no dar ningún servicio".*[88]

Para comienzos del segundo semestre de 1925 se informa que la exportación de cereales por el Puerto de San Nicolás alcanzó durante el ejercicio pasado la suma de 547.877 toneladas, marcando la mayor cifra desde la iniciación de la Gran Guerra (se refiere a la Primera Guerra Mundial 1914-1918). El movimiento de exportación se acentuó durante los primeros meses del ejercicio lo que permitió al Directorio de acuerdo a lo establecido por el art. 10 de los estatutos, abonar dividendo provisorio de $1,00m/n por acción, conjuntamente con el que la Asamblea votó para el ejercicio anterior ($2,50 por acción a cada uno de los accionistas). El retardo de la exportación de maíz de la última cosecha, dará lugar a que ella se realice casi totalmente durante el ejercicio ya iniciado, lo que permitía asegurar su resultado favorable.

En relación al Ramal del Ferrocarril a Arroyo Dulce, informaron que la crisis financiera de los Ferrocarriles del Estado, que constituye uno de los motivos de mayor preocupación del Gobierno

[88] GIGLI Ruddy Cfr bib. op. cit.

Nacional, había prolongado la suspensión de las obras del ramal del ferrocarril destinado a unir el Puerto de San Nicolás, las estaciones "La Violeta" del F.C. Central Córdoba y "Arroyo Dulce" de la Compañía General de Buenos Aires.[89]

Anunciaron que la terminación de esa obra, que tanto interesaba a la producción agrícola de la región servida por el Puerto de San Nicolás, se haría efectiva tan pronto como se sancione la ley de plan ferroviario promovida por el P.E. y cuyo estudio había terminado ya la Comisión de Comunicaciones y Transporte de la H. Cámara de Diputados. Esperaban que tratándose de una obra de importancia relativamente escasa en cuanto a la erogación que requería, ella sería una de las primeras que se reanuden como consecuencia de la próxima sanción de la ley referida. En cuanto a reparaciones, detallan que durante el ejercicio anterior se terminaron las obras de reparación del muelle en Puerto Nuevo, ordenadas por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Pero habiéndose comprobado durante esos trabajos que también otras partes del muelle estaban en mal estado de conservación, se resolvió efectuar la reparación general del mismo, para dejarlo en las mejores condiciones de servicio. Aprovecharon la gran bajante del rio durante el año pasado, y se dio inicio a esas obras, las cuales estimaban terminarlas durante el ejerció próximo, siempre que el estado del río las favoreciera. También el Directorio propuso distribuir sobre varios ejercicios sucesivos, imputándose a la cuenta "Obras Defensa Muelle Puerto Nuevo" la totalidad del costo de esas reparaciones, que se estima en $230.000.

En relación a la empresa de Tranway o comúnmente conocida como Tranvías, que eran tirados a caballos y tenían varios recorridos por las calles adoquinadas de la ciudad, y del cual en varios informes el Directorio de la Sociedad Anónima San Nicolás daban cuanta que brindaban pérdidas y estaban sujetas a nuevas erogaciones pues debían en oportunidades, hacerse cargo del adoquinado que se colocaba en la ciudad pues, podía llegar a ser utilizado en sus recorridos, se consideró entonces inconveniente mantener la total explotación del Tranway y el Directorio resolvió suspender el servicio al centro de la ciudad de San Nicolás, a contar desde el 1 de Mayo de ese año, manteniendo solamente el recorrido que llegaba hasta Puerto Nuevo, en cumplimiento de lo establecido en la ley de concesión. Esta circunstancia dio lugar a que manteniendo el criterio de la sana administración que decían preocupaba al Directorio de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, propietaria del servicio, este resolvió amortizar el 15% la partida del activo correspondiente a la instalación del tranway. Tres años después en San Nicolás, se establecía la primera línea de colectivos, llamada "Empresa General San Martin" iniciando sus labores el 15 de Febrero de 1928 y el transporte automotor significó un desafío pues ello implicaba tener en condiciones rutas y caminos, pero también poco más tarde la aparición del camión, que comenzaba a disputar terreno al ferrocarril.

En cuando a la ampliación de las instalaciones, el Directorio informó a los accionistas que se había adquirido en remate público, el antiguo Embarcadero "Bengolea" que lindaba con la Primera Sección de los embarcaderos, por el precio de $42.500. Ese inmueble contenía un galpón de zinc, de 60 por 20 metros, en buen estado sobre la barranca y 7.310 metros cuadrados de terreno, lo que constituyó un valioso aumento de las instalaciones de la Sociedad. Firmaban el informe de rigor el Presidente R. C. Aldao y el Director Secretario C.R. Rossi, como síndico acompañaba la firma Antonio Siffredi. A ese sector se lo conoció como la "Sección A".

Proyecto de Aplicación de utilidades
De saldo del ejercicio anterior……...….$ 8.412, 56
Beneficios de este ejercicio……$ 610.748,66
TOTAL……$ 619.161,22

[89] Arroyo Dulce es una localidad de la Provincia de Buenos Aires perteneciente al Partido de Salto. Está ubicada en el noroeste del Partido a la vera de la actual Ruta Provincial 32 y a medio camino entre las ciudades de Salto y Pergamino.

El Directorio propone su aplicación de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $30.537,43 |
| 3% al Presidente | $18.322,46 |
| 8% a los Directores | $48.859,89 |
| 1% al Síndico | $6.107,49 |
| $3,00 por acción a los accionistas | $495.000,00 |
| A cuenta nueva | $20.333,95 |
| Total | $619.161,22 |

*Distribución de utilidades en el ejercicio 1925*

En 1926[90] se informó que las operaciones portuarias consistían casi exclusivamente en la recepción, depósito y embarque de cereales y oleaginosas, las cuales se realizaban sin tropiezos algunos y en una proporción que se consideraba satisfactoria, dadas las dificultades de diversas índoles que el comercio cerealista sufrió durante los últimos meses. Destacaron que en el ejercicio económico finalizado se había exportado por el Puerto de San Nicolás 531.011 toneladas de productos, o sea 16.866 menos que en el ejercicio anterior. Consideran que esa diferencia fue causada por el exceso de humedad que caracterizó la calidad del maíz de la cosecha anterior y también por la pérdida parcial de la cosecha de trigo en la zona servida por la Sociedad Anónima. Consideraban que la persistencia de las lluvias de los últimos meses afectó también el volumen de los embarques al retardar los trabajos de recolección y desgrane del maíz, pero como el producto existía, las operaciones correlativas a su depósito y exportación favorecerían las operaciones del ejercicio presente. Por su parte, siguieron las obras de reparación del muelle del Puerto Nuevo, dando cumplimiento al programa de los mismos y de lo cual se mencionó en el informe del año pasado. Se había terminado la consolidación de 240 metros lineales de muelles que habían quedado en perfectas condiciones. Se revisaron además todas las demás instalaciones del muelle, tanto arriba como debajo del nivel de agua, renovándose los materiales que se habían encontrado en estado deficiente y aumentándose la longitud de los pilotes de contención cuando se requirió la adecuada estabilidad de la obra. Además se instalaron una "tablestacada", de contención de los rellenos detrás del muelle para prevenir posibles hundimientos en la calzada –y se habían colocado anclajes en una sección de 39 metros para evitar todo posible desplazamiento del muelle. El Directorio lamentaba informar que circunstancias que no han podido modificar sus más empeñosas gestiones, dieron lugar a que no se reanuden las obras emprendidas por los Ferrocarriles del Estado para conectar el Puerto de San Nicolás con la región servida por el Ferrocarril de Trocha angosta. Esa demora estaba relacionada con la situación financiera de los nombrados Ferrocarriles, la que ha sido motivo de preferente atención, tanto del P.E. como del Honorable Congreso de la Nación. Informan que terminaban de iniciarse las medidas legales para proseguir en buena parte las obras de los Ferrocarriles paralizadas desde hace casi dos años –y es agradable hacer notar (dice el informe) que entre las que han de ser motivo de preferente reanudación, figuran las que tanto interesan a la región agrícola cuyos productos deben ser naturalmente exportarse por el Puerto de San Nicolás. La Memoria y Balance de ese año es optimista, alentando la esperanza de que durante el año siguiente se habrá convertido en realidad esa legítima aspiración de los Agricultores, Industriales y Comerciantes de San Nicolás y mediante cuya satisfacción se obtendrá el consiguiente incremento de los servicios que el Puerto está destinado a prestar. Firmaban la Memoria y Balance de ese año, el Presidente R.C. Aldao y el Secretario V.S. Lezama, Síndico Antonio Siffredi. Al cierre de ese ejercicio económico quedaba en depósitos en el Puerto

[90] Memoria y Balance presentado a los accionistas de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, en la Asamblea General Ordinaria del 25 de Agosto de 1926

18.168 toneladas, se exportó con contrato (con las casas exportadoras) el 62% (328.246 toneladas) y por administración el 38% (202.765 toneladas).

Proyecto de aplicación de utilidades:
Del saldo del ejercicio anterior…….....$ 20.333,95
Beneficios de este ejercicio……..$ 588.651,69
TOTAL…….……$ 608.985,64

El Directorio propone la aplicación en la forma siguiente:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $29.432,58 |
| 3% al Presidente | $17.659,55 |
| 8% a los Directores | $47.092,14 |
| 1% al Síndico | $5.886,52 |
| $3,00 por acción a los accionistas | $495.000,00 |
| A cuenta nueva | $13.914,85 |
| Total | $608.985,64 |

*Distribución de utilidades en el ejercicio 1926*

Con respecto a 1927[91] los accionistas fueron informados de que durante el año comercial recientemente finalizado, se habían exportado por las instalaciones del Puerto de San Nicolás, 1.051.605 toneladas de cereales, cuya recepción, almacenaje, custodia y embarque produjo la suma de $ 1.485.902,15. También les dicen que durante el mismo ejercicio, la liquidación de debentures (que se ha tratado en anteriores páginas) de la cual era poseedora la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, emitidos por la disuelta Sociedad "The Argentine Union Railway Co. y ltd" cuyos valores han figurado en los últimos balances, con la cifra nominal de $1 y cuya liquidación definitiva produjo el saldo neto de $24.395,50. Habían ingresado por intereses, comisiones y arrendamiento de terrenos, la suma de $ 14.664,74 y la explotación del pequeño ramal del Tranway que hacía el servicio del Puerto San Nicolás, produjo el ingreso de $ 6.155,20.

En este informe financiero, el Directorio aconsejó que se hagan efectivas amortizaciones de relativa importancia en todos los rubros del activo, que por su naturaleza, son susceptibles de depreciaciones. Asimismo se propuso crear el Fondo de Renovación, destinado a prever necesidades futuras de ensanche, mejoras o conservación de las obras del Puerto. El Directorio propuso que deduciendo la suma total de beneficios, el importe de las amortizaciones indicadas y la suma con la cual se constituyó el mencionado "Fondo de Renovación", se habría obtenido como utilidad neta la cantidad de $ 888.075,86, que con el saldo del ejercicio anterior de $13.914,85 suman $ 901.990.71 y por esos motivos el Directorio propuso que se distribuya en la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| Fondo de reserva legal | $44.403,79 |
| Honorarios del Directorio y Síndico | $406.509,09 |
| Dividendo a $4,50 por cada acción | $742.500 |
| Saldo que pasa al ejercicio corriente | $8.517,83 |
| Total | $901.990,71 |

*Distribución de utilidades en el ejercicio 1927*

[91] Memoria y Balance presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 24 de Agosto de 1927 por parte de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás.

Durante el ejercicio económico que terminó, el Directorio previendo la necesidad de ensanchar las instalaciones del Puerto a fin de poder atender satisfactoriamente el desarrollo creciente de sus actividades, concertaron y realizaron la adquisición en compra de dos valiosas fracciones de terreno, que lindan con el que ya posee la Sociedad, sobre la Barranca del Río Paraná. Esas adquisiciones se realizaron por el precio de $52.229,72 lo que comprende los gastos de escrituración, habiéndose abonado la cantidad de $ 16.245,60 y debiendo pagarse el saldo de $ 35.984,12 en tres cuotas iguales sin interés con vencimiento el 5 de Julio de 1927 y 5 de Julio de 1928.

Se recordó que en la Asamblea Extraordinaria promovida por los tenedores de la mayoría de las acciones de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, que se celebró el 23 de Mayo de ese año (1927) se modificaron los Estatutos Sociales reduciéndose a cinco titulares y dos suplentes el número de Directores y modificándose la proporción de emolumentos destinada a retribuir sus servicios. Esta medida sin dudas, apuntaba a incrementar la suma de dinero a distribuir en los accionistas y evitar la mantención de cargos que juzgaban no era redituable en un momento que se buscaba optimizar el máximo las ganancias cuando las cosechas exportables no se incrementaban. Esas reformas fueron aprobadas por Decreto del P.E. dictado el 30 de Junio también de este año y como consecuencia de la referida modificación al Art. 9 de los Estatutos, esta Asamblea solo debía elegir un Director Titular en sustitución de los cuatro que han terminado su mandato. Correspondía también, como de ordinario, hacer la designación de Síndicos Titular y Suplentes. Firmaban este informe, el Presidente del Directorio R.C. Aldao , el Secretario V. S. Lezama y el Síndico Antonio Siffredi.

La aplicación de utilidades entonces debido a este reforma estuvo compuesta de la siguiente manera:
El saldo del ejercicio anterior……....…$ 13.914,85
Beneficios de este ejercicio que importan……..$ 795.480,17
TOTAL……..….$ 809.395,02

Se aplica en la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $39.774,00 |
| 4% al Presidente | $23.864,40 |
| 8% a los Directores | $63.638,40 |
| 1% al Síndico | $7.954,80 |
| $4 por acción a los accionistas | $660.000,00 |
| A cuenta nueva | $14.163,42 |
| Total | $809.395,02 |

*Distribución de utilidades en 1927 conforme a las nuevas disposiciones*

Quedaban en depósitos de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, 34.074 toneladas.

A fines de 1928 culminaba el gobierno radical de Marcelo T. de Alvear. Su reemplazante fue el ex presidente del mismo partido Hipólito Yrigoyen que asumiría el próximo 12 de Octubre. El 28 de Agosto de ese año se realizaba la normal Asamblea Ordinaria de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás que se mostraba optimista.[92]

[92] Memoria y Balance presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria celebrada el 28 de Agosto de 1928 por la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás.

Se informaba que de conformidad con el art. 22 de los Estatutos Sociales, el Directorio de la S.A. Puerto San Nicolás presentaba la Memoria, Balance General, Cuenta de Ganancias y Pérdidas, Reparto de utilidades e Informe del Síndico correspondiente al ejercicio económico finalizado el 30 de Junio pasado. Manifiestan que el citado Balance refleja con toda claridad la satisfactoria y real situación de la Sociedad considerada altamente próspera. Durante el año se exportaron por las instalaciones locales la suma de 1.183.260 toneladas de cereales que por arrendamientos y derechos de embarque produjeron la suma de $ 1. 678.091,69. Por intereses y comisiones y alquileres se cobraron $47.455,85. La explotación del tranvía brindó un ingreso de $3.475,20. Por dividendos prescriptos (ejercicios 1920/1921 y 1921/1922) la suma de $ 452,50. Todo ello representa una utilidad bruta de $ 1.729.475,24. Los gastos generales de administración, costo de explotación del tranvía, contribuciones fiscales y deudores morosos que han integrado la prescripción, ascendieron a $368.361,52. Todo dando un total de $1.361.113,72. Siguiendo la norma de sana administración establecida, el Directorio aconseja que se hagan las amortizaciones[93] que se detallan a continuación:

| | |
|---|---|
| Tranway | $20.000 |
| Maquinarias y material rodante | $33.171,54 |
| Útiles y enseres | $17.863,96 |
| Materiales y herramientas | $10.104,66 |
| Caballada | $4.055,50 |
| Otras mejoras en los embarcaderos y Puerto Nuevo realizadas durante el año: Construcción de un nuevo galpón y diferentes obras en las instalaciones | $165.270,81 |
| Total | $250.446,47 |

Deduciendo de las utilidades anteriores, el importe de las amortizaciones proyectadas, quedaría para distribuir la suma de $ 1.110.647,25 que con el saldo del ejercicio anterior de $ 14.163,42 se eleva la suma de $ 1.124.810,67- En consecuencia el Directorio propuso que la distribución se efectúe de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| Fondo de reserva | $55.532,36 |
| Accionistas $5,50 por acción | $907.500,00 |
| Al Presidente | $22.212,94 |
| A los Directores | $44.425,88 |
| Al Síndico | $11.106,47 |
| Fondo de previsión | $80.000,00 |
| A cuenta nueva | $4.033,02 |
| Total | $1.124.810,67 |

*Distribución de utilidades en 1928*

[93] Nota del Autor: Aclaración del término "Amortización o amortizaciones": *"*Amortizar *es el proceso financiero mediante el cual se extingue, gradualmente, una deuda por medio de pagos periódicos, que pueden ser iguales o diferentes. En las* amortizaciones *de una deuda, cada pago o cuota que se entrega sirve para pagar los intereses y reducir el importe de la deuda"*

Aclaran que como los accionistas han percibido ya la suma de $ 2,00 por acción en concepto de dividendo provisorio, réstales la suma de $ 3,50 para integrar el dividendo que se propone y quedaban en depósito 32. 072 toneladas. Por ese año en cuestión, el Tesorero era Felipe H. Maggiolo, Sub Gerente Contador Armando Paolantonio, Presidente Héctor Dellepiane, Síndico Otto Benkiser y Gerente Ragnar Petersen. Cabe destacar la relación de precios por entonces. Un kilogramo de azúcar costaba $ 0.40 y una finca ubicada sobre calle Garibaldi entre Morteo y Brown, de dos habitaciones, cocina, tapial, sobre un terreno de 10 x 55 mts, salía a remate por la suma de $ 2500, y un lote a su lado, de 10 x 55 metros, se remataba a $ 1500. Estas sumas nos ayudan a vislumbrar la magnitud del negocio portuario.

Apenas dos meses antes de que estallara el crac o crisis en la Bolsa de Valores de Nueva York y que llevara a Estados Unidos a una gran Depresión, haciendo sentir sus efectos en el todo el mundo, se presentaba a los accionistas de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, la Memoria y Balance que daba cuenta del ejercicio económico que terminaba de cerrarse[94]. El mismo sostenía que los embarques de cereales efectuados por el Puerto de San Nicolás durante el ejercicio reciente, daba una idea exacta y concreta de la enorme importancia adquirida por el mismo en su carácter de exportador de cereales. Es por eso y atento a la demanda cada vez más creciente de galpones, por las casas del ramo, es que el Directorio resolvió ampliar las instalaciones de los embarcaderos, para cuyo fin se adquirió en compra de un lote de terreno lindero al ex galpón Provincia, propiedad ahora de la Sociedad Anónima, donde se construye en esos momentos una nueva sección. Esta obra muy próxima a ser terminada –informan- y que consta de dos galpones con una superficie total de 2.600 metros, seis canales de embarque y los desvíos férreos necesarios, en una longitud de 700 metros, será habilitada tan pronto se haya efectuado el dragado necesario frente al Embarcadero, cuyo servicio se ha solicitado oportunamente a la Dirección General de Navegación y Puertos, a cuyo cargo estará su ejecución. El enorme tráfico –continúa el informe- y el mayor peso del nuevo material rodante ferroviario que han debido soportar las vías férreas del Puerto Nuevo, han motivado un elevado costo de la conservación de las mismas y la frecuente interrupción del tráfico en esa Sección. En tal virtud y en el deseo de prevenir mayores gastos, el Directorio resolvió la construcción completa de esas vías sobre 2.600 metros de extensión con rieles de 66 libras y el cambio total de durmientes de fierro por otros de quebracho sobre 2.100 metros, habiéndose ya adquirido todo el material e iniciado su colocación. Durante el ejercicio, se ha comprado a la Señora Catalina Roth de Von Panwitz un lote de terreno que era el único de propiedad particular dentro de los límites de los antiguos Embarcaderos. Se ha contribuido también con $ 25.000 para la adquisición del material necesario para la construcción de un puente sobre el Arroyo del Medio, trabajo efectuado por el Batallón Nª 1 de la Agrupación de Zapadores Pontoneros[95] destacado en San Nicolás asociándose así esta Sociedad a una obra patriótica y de positivo interés para la ciudad y su puerto, por unir este puente a la provincia de Buenos Aires con la de Santa Fe, con una importante zona agrícola.

Atento al poco servicio que prestaba el edificio de la antigua Estación del Tranway y la oportunidad de realizar su venta, el Directorio resolvió su enajenación por la cantidad de $25.000 que conjuntamente con la amortización practicada a la respectiva cuenta, permite reducir a pesos 1m/n el saldo de "Tranway San Nicolás, cuenta capital", valor irrisorio que reflejaría el sano sentido de la administración del Directorio. Quedaban en depósitos portuarios, 73.684 toneladas de cereales. Firmaban los informes respectivos, Tesorero Felipe Maggiolo, Sub Gerente Contador Armando Paolantonio, Presidente Héctor Dellepiane, Síndico Ernesto Perez Tornquist, Gerente Ragmar Petersen .

[94] Memoria y Balance presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 28 de Agosto de 1929.
[95] NOTA DEL AUTOR: En el mes de Noviembre de 1928, quedaba inaugurado el puente construido sobre el Arroyo del Medio en el denominado "Paso a Molina" (J.B. Molina, cerca de Morante). Le fue dado el nombre de Puente Gorbarán (en alusión a Pedro Gorbarán, Intendente Municipal hasta fines de 1928). Fue inaugurado con una fiesta campestre que se sirvió en su base con participación de Jefes, Oficiales, Suboficiales y soldados, autoridades locales, los diputados Pascual Subiza y Víctor Gard y vecinos.

Se procedió a la distribución de utilidades:
Del saldo del ejercicio anterior ……..$ 4.033,42
Los beneficios del presente ejercicio…….....…..$ 1.040.564,73
Total…….……$ 1.044.597,75

El directorio propuso la distribución de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 3% al Fondo de reserva | $52.028,24 |
| 2% al Presidente | $20.811,29 |
| 4% a los Directores | $41.622,59 |
| 1% al Síndico | $10.465,65 |
| $5,50 por acción a los accionistas | $907.500 |
| A cuenta nueva | $12.229,98 |
| Total | $1.044.597,75 |

*Distribución de utilidades en 1929*

Un año después de acontecidos los hechos que se han referido anteriormente en cuanto al estallido de la crisis mundial de la Bolsa de Nueva York, y a escasos días de la realización del primer Golpe de Estado del siglo XX en el cual fue depuesto el Presidente Constitucional Dr. Hipólito Yrigoyen, la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás procedía a realizar su tradicional Asamblea Ordinaria presentando su informe de Memoria y Balance[96]. En el mismo expresa que considerando el menor monto de la cosecha del año 1929 y las grandes lluvias durante los últimos meses del ejercicio, que impidieron el desgrane y transporte del maíz, debe considerarse satisfactorio el resultado económico, ya que permite al Directorio proponer el pago de un dividendo de $4,50 m/n por acción, que equivale al interés del 10% y destinar $ 50.000 para el fondo de Renovación. La merma sufrida en el monto de toneladas exportadas –dice el informe- debido a las razones indicadas, será largamente compensada en el corriente ejercicio, ya que queda a exportarse la abundante cantidad de maíz de la última cosecha en la zona de influencia del puerto. La nueva sección construida en los Embarcaderos, cuya ejecución se iniciara en el ejercicio anterior, ha sido habilitada con carácter provisorio, no habiendo sido posible obtenerla en forma definitiva en razón de no haberse realizado, sino en parte, las obras de dragado a cargo del Gobierno Nacional, debido a la falta de material de draga necesario, cuya obtención prosigue empeñosamente el Directorio. Se han renovado las vías del Puerto Nuevo, de acuerdo con lo informado en la memoria anterior y se han colocado además 455 metros de vía nueva, para un nuevo galpón de locomotoras recientemente construido, y para depósito de vagones de nuestra propiedad. Para esta fecha como puede notarse, en el informe no se detallan la influencia en la marcha del desarrollo económico de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás el impacto de la crisis o gran depresión que se avecina. Hubo una sensitiva menor actividad económica en todas las exportaciones del puerto (como podrá observarse luego en los gráficos) pero esto no es atribuible por el Directorio a fenómenos externos. Al 30 de Junio de 1930 quedaban en depósitos del Puerto de San Nicolás la cantidad de 12.954 toneladas. Firmaban el informe Tesorero Felipe Maggiolo, Sub Gerente Contador Armando Paolantonio, Presidente Héctor Dellepiane, Síndico Ernesto Perez Tornquist y Gerente Ragnar Petersen. Como proyecto de aplicación de utilidades se empleó el siguiente:

Del saldo del ejercicio anterior……...$12.229,98
Beneficios del presente ejercicio……$ 832.495,30
Total……$ 844.725,28

[96] Memoria y Balance presentados a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria, el 28 de Agosto de 1930 por la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás.

Se distribuyen de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $41.624,76 |
| 2% al Presidente | $16.649,90 |
| 4% a los Directores | $33.299,95 |
| 1% al Síndico | $8.324,95 |
| $4,50 por acción a los accionistas | $742.500,00 |
| A cuenta nueva | $2.325,86 |
| Total | $844.725,28 |

*Distribución de utilidades en 1930*

Cabe destacar que algunos medios gráficos de San Nicolás por aquellos años, comenzaron a destacar las iniciativas del gobierno radical en sus últimos momentos, de organizar cooperativas de fruticultores. Con esa intención habían viajado algunos propietarios de quintas y viñedos, al Delta del Paraná puesto que veían en la iniciativa una oportunidad de hacerse de precios reducidos y obtener beneficio para el público y productos.

*Imagen Nº 26 - Puerto de Cabotaje a principios de la década del 30'. El tráfico es de menor calado*
*Foto gentileza de César Bustos.*

En aquellos momentos de creciente incertidumbre ante los inminentes efectos de una crisis que se avecina, la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás emitió un comunicado de "Tarifas Especiales". Allí se especificaba el "Derecho de Entrada" que establecía:

1. *Los buques que entraran en lastre de cualquier procedencia pagarán como derecho de entrada $ 0.146 o/s por cada tonelada de registro. (Nota del Autor, la moneda es pesos oro restituido, en Agosto de 1927 con la paridad de m$n 2,2727)*
2. *Los buques que entraran con carga parcial tomada en puertos del país, donde han debido abonar derecho de entrada, serán considerados como entrados en lastre. Podrán en este caso optar por la tarifa siguiente: $ 0.1125 o/s por cada tonelada cargada en el puerto, cobrándose como mínimo por 1.200 toneladas, aunque se cargue menos. Optando por esta tarifa deberá pagar este mismo derecho si entrara nuevamente en el puerto, no pudiendo acogerse en este caso a la tarifa establecida en el art. 4.°—.*
3. *Todo buque que entrara para descargar, ya sea con carga completa o con carga parcial, podrá optar por la tarifa de entrada siguiente: $ 0.225 o/s por tonelada descargada en el puerto. En caso que efectuara también operaciones de carga en el puerto, ya sea durante la misma o en una nueva entrada, pagará además $ 0.1125 o/s por cada tonelada cargada, no pudiendo acogerse a la tarifa establecida en el art. 4°—. Serán considerados como en lastre los que entraran para descargar procedentes de otro puerto del país donde ha debido abonar derecho de entrada.*
4. *Los buques procedentes de puertos del país, en su segunda entrada pagarán como derechos de entrada $ 0,03 o/s por cada tonelada de registro. Los agentes de los buques deberán manifestar antes de la salida de estos, si desean optar por alguna de las tarifases especiales, perdiendo en el caso de no hacerlo, todo derecho de reclamo.*

*DERECHO DE MUELLLE:*

*Los buques atracados en segunda andana pagarán por derecho de muelle 50 % de la tarifa correspondiente.*

*Como Tarifas Especiales se ponen en marcha nuevas disposiciones:*

*GUINCHE:*

*"Por descargue de cemento portland o carbón (Baldes por cuenta del interesado) la suma de $0,35 o/s la tonelada.*

*Por descargue de arena, piedra, asfalto, y fierro viejo, $0,14 o/s la tonelada.*

*Por descargue de fierro nuevo, $ 0,575 o/s la tonelada.*

*Por descargue de otros materiales, $ 0,525 o/s la tonelada.*

*ALMACENAJE:*

*En galpón: $10 m/n por cada metro cuadrado y por año, pagadero por trimestre adelantado y por mínimo 100 metros cuadrados.*

*En plazoleta; 1ra zona (hasta 25 metros de muelle) $3 o/s por metro cuadrado y por año, pagadero por trimestre adelantado.*

*En plazoleta; 2da zona (más de 25 metros de muelle) $1,30 o/s pre metro*

*cuadrado y por año, pagadero por trimestre adelantado.*

Durante el inicio de la década de 1930, comenzaba la construcción del camino pavimentado que uniría Pergamino con la ciudad de San Nicolás. Este trabajo estaba a cargo de la firma Parodi y Figini y muestra el auge y desarrollo del transporte automotor en sus inicios. En San Nicolás, como se ha expresado anteriormente, había una empresa de Ómnibus que se llamada "General San Martín", que un par de años después de iniciadas sus actividades el 15 de Febrero de 1928, ya contaba con 6 coches en circulación, trabajando 24 personas entre guardas y conductores. En aquellos años, los choferes no expendían el boleto, sino otro empleado llamado guardas. Estos vehículos consumían alrededor de 300 litros de combustible y 12 litros de aceite por día. Los propietarios de aquella empresa en sus primeros años fueron Carlos Iraeta, Antonio Cortagerena y Miguel Pezzi.

La ciudad de San Nicolás salvo la ventaja de contar con un Puerto, presentaba una fisonomía económica basada en el modelo agroexportador en vigencia hasta entonces. Para los inicios de la década del 30 había un poco más de 350 quintas, en las cuales se empleaban cercas de 1.500 familias. En los campos de este Partido se sembraba en primer lugar el maíz y luego el lino. En tercer lugar de importancia estaba el trigo. Se sostuvo que era la zona más subdividida de la Provincia de Buenos Aires y se informó que de 66.566 hectáreas del Partido, a mediados de la década del 30`, 41.100 estaban dedicadas a la agricultura saliendo la mayor cantidad de los granos cosechados por el puerto de San Nicolás. Las frutas locales cosechadas en las quintas del Partido, se comercializaban fácilmente en Buenos Aires, Rosario, Santa Fe y hasta en Montevideo. Según algunos autores, había 2.000 hectáreas dedicadas a las frutas y los duraznos de San Nicolás tenían una particular fama. La producción vitivinícola prosperaba. Según Walter Alvarez (2005)[97] *"La semilla que los pioneros sembraron a fines del siglo XIX, dio sus mejores frutos en la década del 30. La vitivinicultura, junto a la fruticultura, se había convertido en el sostén de buena parte de la economía local. El negocio era tan atractivo que empresarios de otros rubros decidieron incursionar en la actividad pisando fuerte".*

Sin embargo, a raíz de la crisis que señalamos anteriormente, la economía agroexportadora argentina sufrió sus consecuencias. Disminuyeron las exportaciones argentinas a raíz de la disminución de la demanda de los alimentos y por otro lado se produce una caída en los precios del mercado mundial, lo que significó para Argentina un largo periodo de deterioro en los términos de intercambio. Es decir que para adquirir bienes o manufacturas que tenían un cierto valor en el exterior y que no producíamos en el país, ahora debíamos incrementar las exportaciones de nuestras materias primas y alimentos para conseguir los fondos necesarios. Esta situación se sostiene llegó a ser más prolongada que la crisis misma y ponía al desnudo los lazos de la dependencia industrial y de manufacturas que tenía nuestro país. Por otro lado aparecieron otros productores mundiales como Estados Unidos que con su gran producción cerealera, impedía que nuestras exportaciones alcanzaran el nivel anterior.

Había otro problema además. La crisis había afectado a los inversionistas. Muchos bancos habían quebrado y se había perdido el dinero de los mismos. Como consecuencia de estas cosas, se observa en esta etapa una fuerte caída de las importaciones. Entre 1930 y 1934 había caído un 34% las mismas en relación al período de 1925 a 1929.

Los capitales perdieron su libre circulación como en la década anterior y se abandona el patrón oro. Los países centrales restringieron sus importaciones, y eliminaron paulatinamente sus aportes financieros exportables. La caída de las exportaciones, la falta de divisas incitaron a la depreciación de la moneda, la

[97] ALVAREZ Walter **EL VINO NICOLEÑO Cien años de vitivinicultura en San Nicolás**, Printer Ediciones, San Nicolás, 2005, Pág. 77

reducción de las importaciones, control de cambios, aumento de los derechos aduaneros y la simple y taxativa orden de prohibir la importación de algunos productos. Los productos importados pagaban un adicional del 10%, la devaluación pasó de $2,73 por dólar en 1931 a $3,88 un año después. En 1933 se impuso un control de cambios y por ende de importaciones. Paralelamente a fuerza de las circunstancias, comenzó un proceso de sustitución de importaciones, más producto de las circunstancias que por promoción estatal. El aceite de girasol se hace presente en la mesa de los argentinos dejando atrás el de oliva importado.

Según J. Hernández Arregui en su libro "Formación de la Conciencia Nacional" la situación era la siguiente: "Los obreros rurales carecían de toda protección. Desheredados sociales, no había para ellos horarios de trabajo, ni descanso semanal, ni vivienda. Los peones criollos dormían en los galpones o bajo las chatas, de cara a las estrellas. Se les exigía soltería. En las empresas del norte argentino, los obrajes acuñaban sus propias monedas de cuero y tenían proveedurías donde se recuperaban los jornales de hambre pagados a los peones." Y mientras éstos, empujados por la miseria y la soltería, rajaban hacia la gran urbe para bien morir, allí:"Todo era barato. Alimento, cines, teatro, mujeres. Pero los comercios estaban vacíos, las salas de espectáculos funcionaban bien los sábados y domingos. El sistema de compras, sin excepción, en comercios mayoristas y minoristas, era el carnet de crédito, o la libreta mensual. Las deudas no se pagaban, proliferaban los vivos. Y entre el fiado y las míseras tramoyas mensuales, el argentino medio medraba entre el ardid, el prestamista, la exasperación, el cinismo imaginativo y la pobreza humillante"

A nivel popular, la crisis fue reflejada en lo más sensitivo de la sociedad argentina de entonces; la música. Surgió una ranchera cuyos autores fueron Canaro y Pelay que se tituló ¿Dónde hay un mango, viejo Gómez? la cual señala la falta de circulante: *"Viejo Gómez, vos que estás de manguero doctorado y que un mango descubris aunque lo hayan enterrado. Definime si podés esta contra que se ha dado que por más que me arremango ni por equivocación que por más que la pateo un peso no veo en circulación. ¿Dónde hay un mango, viejo Gómez?"*

El Golpe militar del 6 de Septiembre de 1930 trajo tranquilidad a diversos sectores vinculados principalmente a los grandes terratenientes y propietarios que creían poder con este movimiento restablecer la Argentina anterior a 1916 y callar las voces disonantes. El Gral. Felix Uriburu inició una etapa que se le llamó "Restauración Conservadora" y para otros la "Década Infame" cuando en realidad no duró diez años, sino trece. Para 1931 la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás informa nuevamente a sus accionistas sobre la marcha del estado financiero de la misma.[98]

Los embarques de cereales durante el ejercicio vencido alcanzaron a 1.268.245 toneladas, cifra que superaba a las de años anteriores y que se registraba como la más elevada desde la iniciación de la explotación del puerto según los documentos obrantes. Del ejercicio resultaba una utilidad, libre de gastos de $1,458.045,51 de la cual se deducía por amortizaciones en los diferentes rubros $131.584,31, se destinaba a Fondo de Renovación (Puerto Nuevo y Zona Franca y Ant. Embarcaderos) $80.000 y para Fondo de Previsión para reparaciones y mejoras $120.000,00- Todo esto sumaba $331.584, y arrojaba en consecuencia un saldo de $1.126.461,20 que permitiría la distribución de un dividendo de $6 m/n por acción con un sobrante de $1.564,96 m/n que pasaba a una cuenta nueva.

Prosigue el informe manifestado que la exportación del maíz de la última cosecha, iniciada en Abril pasado, proseguía con la mayor actividad, y dado el gran saldo de cereal que quedaba para exportar, estaría asegurado un resultado halagüeño también para el corriente ejercicio.

[98] Memoria y Balance presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 28 de Agosto de 1931 por parte de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás.

Habiéndose terminado el dragado frente a la nueva Sección en los Embarcaderos, ésta había sido definitivamente habilitada por el P E. El dragado se extendió asimismo a las demás secciones, sacándose los bancos (pie se habían formado en algunas de ellas). Sigue diciendo el informe, que se ha continuado la reconstrucción de las vías del Puerto Nuevo y se habían introducido mejoras en todas las instalaciones y muy especialmente en los galpones, túneles y canaletas de embarque.

Una segunda distribución sobre las obligaciones Argentine Unión Railway Company Lted., que por un total de £ 58.240. (Libras esterlinas) nominales fue esta Sociedad su poseedora, permitió agregar a sus beneficios la suma de $11.492.76 por saldo de liquidación de las mismas. Quedaban en depósitos del Puerto de San Nicolás, la cantidad de 69.005 toneladas. Firmaban el documento de rigor, Tesorero Felipe Maggiolo, Sub Gerente Contador Armando Paolantonio, Presidente Héctor Dellepiane, Síndico Silvio J. Merlo, Gerente Ragnar Petersen.

Al año siguiente, continúan los informes optimistas por parte de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás[99]. En Febrero pasado, había asumido como Presidente de la Nación el Gral. Agustín Pedro Justo cuyo padre había sido Camarista en San Nicolás durante 1887 ejerciendo el cargo hasta el fallecimiento en su quinta de Calle Sarmiento, en 1896. Los embarques de cereales durante el ejercicio fenecido alcanzaban a 1.194.323 toneladas, cifra que con la del Ejercicio ppdo., superaban a las de años anteriores y que se registran como las más elevadas desde la iniciación de la explotación del puerto.

Del Ejercicio resultaba una utilidad, libre de gastos de..... $1.373.910.58
de la cual se deduce por amortizaciones en los diferentes rubros……..…$ 68.249,55
Y por desvalorización de títulos de Crédito Interno……....$ 25.000.00
Se destina a Fondo de ·Renovación (Puerto Nuevo y Zona Franca y Antiguos
Embarcaderos)…….$80.000.00
Y para Fondo de Previsión para reparaciones y mejoras……...…$ 40.000.00
Sumando todo es……...…$ 213.249,55

Arrojando en consecuencia un saldo de $ 1.160.661,03 que permitía la distribución de un dividendo de $6 m/n por acción con un sobrante de $ 31.569,51 m/n que se reservaba para abonar el impuesto a los réditos[100] y lo que sobrase a cuenta nueva. Quedaban en depósito de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás la suma de 29.650 toneladas.

El desarrollo del parque automotor en la ciudad, convivía aun en los accesos de la misma, con los vehículos a tracción de sangre (carruajes, carros, sulky, etc tirados a caballo y bueyes). Por ese motivo el Intendente Municipal de entonces Dr. Diego Vila, impulsó la creación de una Policía Caminera que se integró por tres empleados municipales a los que se les brindó vestuario y movilidad en motocicletas.

A fines de 1932, también quedaba inaugurado el camino pavimentado que unía la ciudad de San Nicolás con Rosario y que con el tiempo recibió el nombre de Ruta Nacional Nº 9. La misma ingresaba al casco de la ciudad por Avenida Moreno, Avda Alberdi, calle Francia, saliendo por calle Sarmiento. Para esa oportunidad la ciudad recibió la visita del Presidente Gral. Agustín P. Justo y demás autoridades.

[99] Memoria y Balance presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 26 de Agosto de 1932 por la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás.

[100] Nota del autor: Entre 1929 y 1933 los precios agrícolas habían descendido alrededor de un 70% disminuyendo en consecuencia los ingresos y recaudación. Para combatir esta circunstancia se instituyó un impuesto a los réditos (cantidad de dinero que produce periódicamente un capital) que se sostuvo era solo de emergencia.

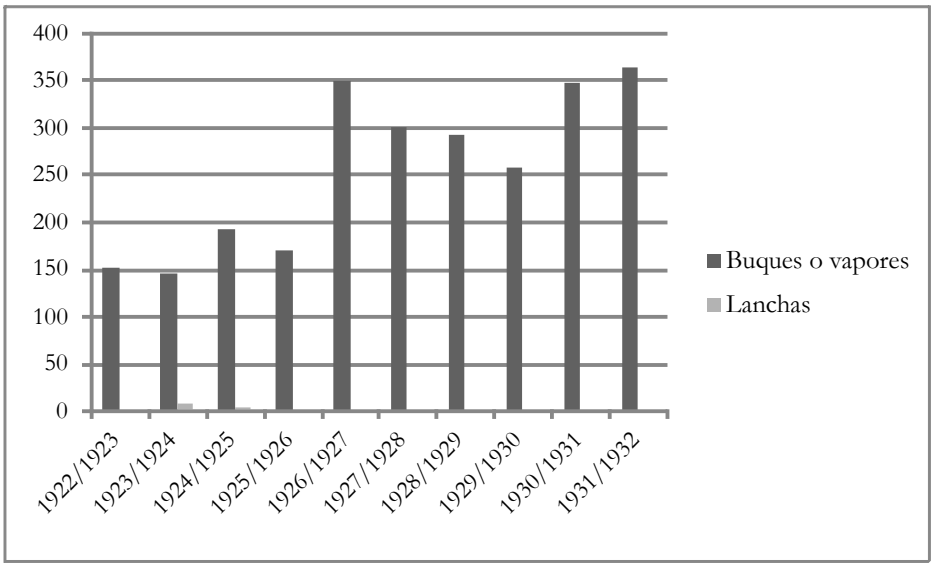



*Gráfico Nº 8 - Movimiento portuario*

| | Buques o vapores | Lanchas |
|---|---|---|
| **1922/1923** | 153 | |
| **1923/1924** | 146 | 7 |
| **1924/1925** | 193 | 3 |
| **1925/1926** | 172 | |
| **1926/1927** | 351 | |
| **1927/1928** | 303 | |
| **1928/1929** | 293 | |
| **1929/1930** | 259 | |
| **1930/1931** | 349 | |
| **1931/1932** | 366 | |

*Tabla Nº 18 Movimiento portuario discriminado*

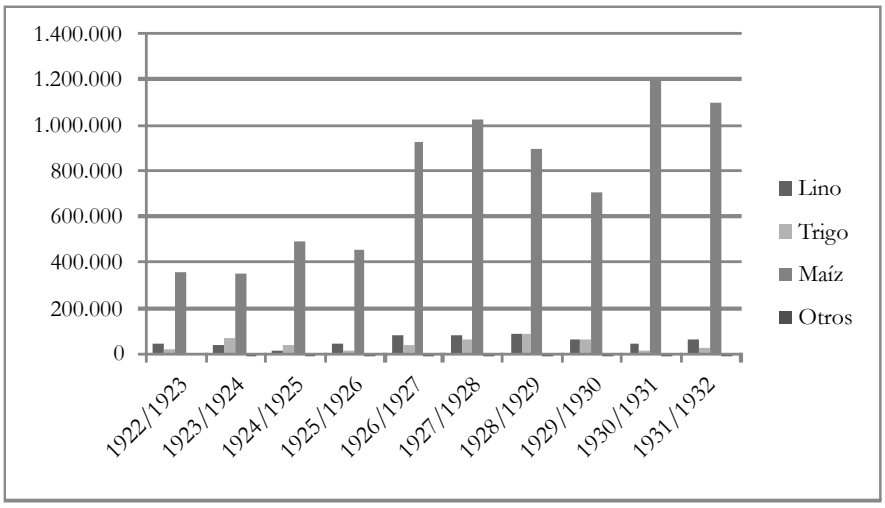



*Gráfico 9 Exportaciones de cereales y otros del Puerto San Nicolás*

| | Lino | Trigo | Maíz | Otros |
|---|---|---|---|---|
| **1922/1923** | 47.086 | 21.781 | 358.632 | 0 |
| **1923/1924** | 42.954 | 74.996 | 358.028 | 4 |
| **1924/1925** | 16.549 | 39.933 | 491.393 | 2 |
| **1925/1926** | 51.927 | 20.263 | 458.642 | 179 |
| **1926/1927** | 82.166 | 41.344 | 927.421 | 674 |
| **1927/1928** | 80.586 | 68.738 | 1.033.404 | 532 |
| **1928/1929** | 93.667 | 88.091 | 900.283 | 501 |
| **1929/1930** | 61.910 | 62.977 | 708.632 | 1.140 |
| **1930/1931** | 48.177 | 17.483 | 1.199.601 | 2.984 |
| **1931/1932** | 62.331 | 31.615 | 1.099.606 | 771 |

*Tabla Nº 19 Exportaciones de cereales y otros en toneladas-Puerto de San Nicolás*

| | Producción Nacional | Exportación Nacional | Embarcado en San Nicolás | % en relación a la producción nacional |
|---|---|---|---|---|
| **1927** | 6.261.624 | 4.255.494 | 45.637 | 0,72 |
| **1928** | 7.683.000 | 5.295.830 | 89.061 | 1,15 |
| **1929** | 9.499.716 | 6.613.342 | 106.268 | 1,11 |
| **1930** | 4.424.028 | 2.213.389 | 20.590 | 0,00 |
| **1931** | 6.321.836 | 3.638.682 | 24.289 | 0,38 |

*Tabla Nº 20 Producción Nacional y embarque por el Puerto San Nicolás- Toneladas de TRIGO*

| | Producción Nacional | Exportación Nacional | Embarcado en San Nicolás | % en relación a la producción nacional |
|---|---|---|---|---|
| **1927** | 2.052.000 | 1.834.565 | 86.607 | 4,22 |
| **1928** | 2.100.000 | 1.944.402 | 99.048 | 4,71 |
| **1929** | 1.900.888 | 1.617.487 | 71.004 | 3,73 |
| **1930** | 1.270.179 | 1.169.661 | 50.372 | 3,96 |
| **1931** | 1.990.000 | 1.880.274 | 72.186 | 3,62 |

*Tabla Nº 21 Producción Nacional y embarque en el Puerto San Nicolás- Toneladas de LINO*

| | Producción Nacional | Exportación Nacional | Embarcado en San Nicolás | % en relación a la producción nacional |
|---|---|---|---|---|
| **1927** | 8.150.000 | 8.347.597 | 1.203.899 | 14,77 |
| **1928** | 7.915.000 | 6.372.180 | 955.260 | 12,06 |
| **1929** | 6.411.529 | 5.047.791 | 769.780 | 12 |
| **1930** | 7.128.068 | 4.670.310 | 782.731 | 10.98 |
| **1931** | 10.660.000 | 9.767.200 | 1.352.202 | 12,68 |

*Tabla Nº 22 Producción Nacional y embarque en el Puerto San Nicolás- Toneladas de MAÍZ*

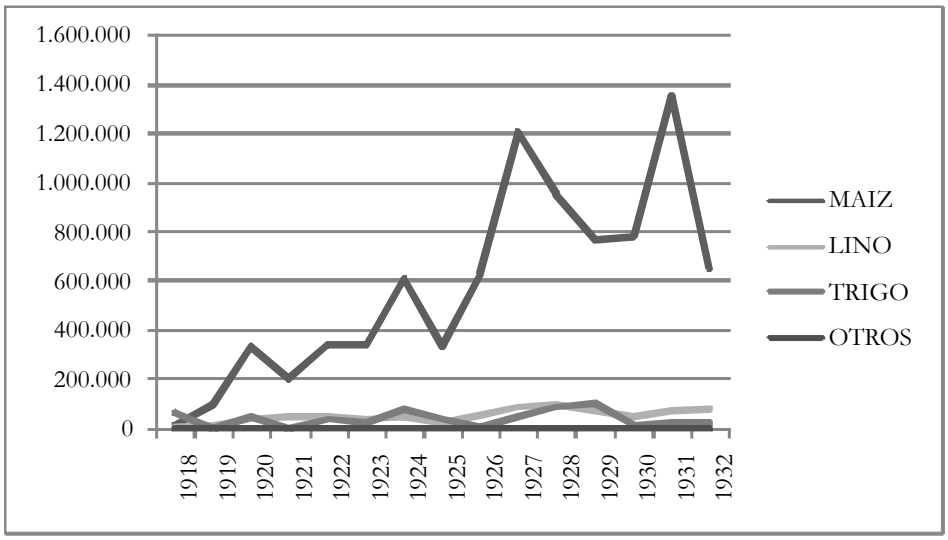



*Gráfico 10- Evolución de las toneladas exportadas por Puerto San Nicolás desde luego de la Primera Guerra Mundial hasta la post crisis del 30'*

A mediados del año siguiente (1933) se inauguraba en San Nicolás el primer Balneario Municipal. Estaba ubicado en el sector de la ribera del Paraná, entre las actuales Avenida Alberdi y calle José Ingenieros. Poseía camarines o casillas para vestuarios y su límite con la prolongación de la entonces calle "Guardia Nacional" era una baranda. Fue una de las principales obras del Intendente ya mencionado. En dicho lugar confluían personas de las diversas clases sociales, trabajadores del puerto, changarines, empleados de comercios, obreros de los pequeños establecimientos fabriles, peones de las quintas. Era un espacio de esparcimiento muy cercano al viejo puerto de San Nicolás que para esa época estaba destinado a viajes de cabotaje.

Otra muestra del desarrollo social de la comunidad que la colocaba en un lugar importante del país, fue nuevamente la presencia del artista Carlos Gardel en la ciudad, a la que ya había visitado antes. Para este año, su actuación se produce en el antiguo Cines Palace Theatre que estaba ubicado en calle de la Nación Nº 178. Actuó junto a los guitarristas Petorosi, Barbieri, Rivas y Riverol. En el mes de Septiembre se bautizaba con el nombre de León Guruciaga -un maestro muy apreciado de la ciudad- a la antigua calle conocida popularmente como "Calle del Puerto" pues conducía al antiguo primer puerto de San Nicolás.

Para 1933 la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás cuyas oficinas centrales estaban ubicadas en Avenida de Mayo 1035, 5to piso, ya se encuentran establecidas en su nueva sede de calle Sarmiento 329 7º piso[101]. Aquí ya se informan las consecuencias del proceso económico mundial del que hablamos anteriormente. Los embarques de cereales por el Puerto durante el ejercicio vencido alcanzaban a 587.289 toneladas, lo que representó solamente la mitad de los del año anterior. Esta disminución se debía a causas bien conocidas: las malas cosechas y la depresión del comercio internacional.

En el resultado menos favorable del año económico influyó también la reducción de las tarifas locales, las que fueron obligadamente equiparadas (conforme a lo establecido por la Ley de Concesión) a las del Puerto de Rosario, donde fueron rebajadas por resolución del Superior Gobierno de la Nación, por decreto de fecha 24 de Abril de 1933. De las utilidades del año, deducidos $ 41.376.01 para amortizaciones,

[101] Memoria y Balance de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás correspondientes al ejercicio vencido el 30 de Junio de 1933 presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 24 de Agosto de 1933.

el Directorio propuso abonar a los señores Accionistas un dividendo de $ 3 por cada acción, pasando a cuenta nueva, sujeto al pago del Impuesto a los Réditos correspondiente al ejercicio vencido, la suma de $ 15.034.35.

Cómo podrá observarse es la primera vez en muchísimos años, en la que el Directorio de la Sociedad, abandona su clásico discurso optimista y sin muchos detalles aclaratorios en su informe, propone la distribución de ingresos en una baja de monto por acciones. Quedaban en depósitos del Puerto de San Nicolás, 45.709 toneladas para su próximo embarque.

Proyecto de distribución de utilidades
El saldo del ejercicio anterior ……$ 31.569,51
Deducido lo abonado por impuesto a los réditos……$ 29.827,40
Quedan……..…$ 1.742,11
Más beneficios realizados en este ejercicio que importan……$ 577.604,82
Total……..……$ 579.346,93

El directorio propone su aplicación de la siguiente manera:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $28.880,24 |
| 2% al Presidente | $11.552,10 |
| 4% a los Directores | $23.104,19 |
| 1% al Síndico | $5.776,05 |
| $3 por acción a los accionistas | $495.000,00 |
| Para cuenta nueva, sujeta a pago del impuesto a los réditos | $15.034,35 |
| Total | $579.346,93 |

*Distribución de utilidades en 1933*

Firmaban los documentos de rigor, (informe, Memoria y Balance) el Tesorero Antonio Ferrini, Sub Gerente Contador Armando Paolantonio, Presidente Héctor Dellepiane, Síndico Francisco Dellepiane, Gerente Ragnar Petersen. La Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, también emitió ese año, la circular Nº 1 que establecía:

"A contar desde el 12 de Enero de 1935 el Exportador, que así lo desea, podrá efectuar con su propio personal el manipuleo de sus propias mercaderías. En este caso la Sociedad cobrará, cuando el embarque se efectuara en bolsas, únicamente la tarifa de embarque de wagón o de pila a buque de $ m/n.0,07 por cada bolsa de 70 kilos ( o sea $ m/n.1,00 por tonelada) (aprobada por el P.E. en fecha 5 de Octubre de 1920), y bonificará al exportador por efectuar el embarque con su propio personal con la suma de $ m/n,0,028 por cada bolsa del mismo peso (o sea $ m/n.0,40 por tonelada).

Cuando el embarque se efectuara a granel y se pesara con balanza automática, se cobrará por todo cereal embarcado en estas condiciones la tarifa establecida por: "Recibir a granel en los embudos de descarga, pesar y embarcar a granel", de $ o/s 0,0594 por cada 100 Kg, bonificando la suma de $ o/s, 0,0198, por cada 100 kilos, por efectuar el exportador el movimiento por su cuenta. El personal y la energía eléctrica para hacer funcionar las cintas y las balanzas serán por cuenta del Exportador.

Por tracción se cobrará la tarifa de $ m/n 0,45 Ia tonelada aprobada en la fecha arriba indicada, no

aplicándose el aumento autorizado en fecha 11 de Diciembre de 1924. Se bonificará con la suma de $ m/n,0,35 por cada tonelada de carga procedente de estación cuyo flete resulta más caro a San Nicolás que a otro puerto.

Cuando los exportadores efectúen los movimientos por su cuenta, se fija, como promedio único de mercaderías depositadas, el de 12.453 bolsas por cada mil metros cuadrados de superficie de galpón ocupado sobre las que se pagará la tarifa de almacenaje correspondiente. El seguro de las mercaderías depositadas y los serenos para su cuidado será por cuenta de los exportadores.

El exportador pagará los jornales, simples o dobles, de los empleados de la Sociedad, necesarios para atender el servicio, cuando efectuara movimientos en días feriados o en horas extras.

*La Sociedad Puerto facilitará gratis a los exportadores las canaletas, caballetes y planchas que, a juicio de la misma, sean necesarias para las operaciones, quedando éstos responsables por las mismas y por su conservación, salvo el deterioro natural del uso. Por el uso de las cintas portátiles y los guinches para elevar bolsas vacías el exportador abonará la suma de $ m/n.2.50 por cada medio día o fracción. El personal necesario y la energía eléctrica serán por cuenta del exportador.*

*La Sociedad cobrará por colocación, uso y desarme de canaletas portátiles la suma de $ m/n 25.00 por cada vez.*

*Queda prohibida la entrada de los vehículos sin llantas de goma al recinto del puerto y de todo vehículo a los galpones, salvo en las canchas de las vías férreas.*

*Desde el momento de haberse entregado a los exportadores los wagones para la carga o la descarga, cesará por completo la responsabilidad de la Sociedad, corriendo ésta por cuenta exclusiva de aquellos, tanto en lo que se refiere a la carga como a los wagones. La Sociedad no acepta responsabilidad alguna por los camiones que operan dentro del recinto del puerto ni por la carga que conducen.*

*El Exportador será responsable por las estadías en que se incurran los wagones del Perro-Carril. El tiempo para la descarga será el mismo que el Perro-Carril concede a la Sociedad.*

*TARIFA DE GUINCHE:*
*Por carga general..... $ o/s 0,35*
*Por arena y piedra..... $ o/s 0,14*

Fuera de horas y en días feriados se pagará tarifa doble. Para descarga de arena y piedra fuera de horas y en días feriados se pagará además $ 7.00 por cada grúa.

Se establece como descarga mínima 50 toneladas per cada medio día, de acuerdo al horario oficial del Puerto, y la Sociedad se reserva el derecho de cobrar la tarifa por ésta cantidad aunque se descargara menos. Por guinche a bodega se cobrará $ m/n 10,00 extra."

Por aquellos años también la Sociedad Puerto San Nicolás llega a un acuerdo con la casa exportadora Dreyfus que consistía en lo siguiente:

*"El exportador ocupará la sección y las instalaciones durante cinco años.*

*El funcionamiento, conservación, seguro etc. de las cintas y de los silos quedará completamente a cargo del Exportador.*
*Por silos abonará $ m/ n 6.000 anuales (mientras haya una sola noria) por año adelantado.*
Por uso de cintas abonará m$n 0.20 por tonelada embarcada por las mismas (ya fuera pesado o sin pesar, a granel o en bolsas)."

En Septiembre de 1933 el Gerente de la Sociedad Puerto San Nicolás emitió nuevas directivas al Administrador del Puerto en el que le recuerda el decreto de fecha 24 de Abril de ese año, acatado por el Puerto de Rosario y que establecía lo siguiente:

"III (g) Los impuestos de PERMANENCIA Y MUELLE rigen hasta el día de zarpado el buque, y podrán ser pagados hasta dentro del primer día hábil posterior del zarpado.
"III (h) fuera de este término, se aplicará un recargo igual al cincuenta por ciento de los impuestos que adeudaren, debiendo hacerse el pago por el consignatario del buque y ejecutado por los medios ordinarios establecidos para casos análogos, por las Ordenanzas, sin perjuicio de la facultad acordada a la oficina recaudadora de suspender la liquidación de todo documento que presente el agente que haya incurrido la demora.
En caso de duda referente a la aplicación de los plazos que anteceden servirá de norma por analogía la Ley Nº 4926 de fecha Diciembre 24 de 1906 referente a derechos de Puerto y Muelle.
El decreto reglamentario de esta ley en lo referente al cobro de DERECHOS DE ENTRADA de fecha Marzo 28 de 1913, dice:

*"Articulo 1º. Sustituyese el Artículo 2º del Decreto de 7 de febrero de 1906 reglamentario de le ley Nº 4926 por el siguiente:*
*"Articulo 2º. El derecho de entrada podrá ser abonado hasta dentro del primer día hábil posterior el del zarpado del buque.*
*"Articulo 2ª. Comuníquese, publíquese y pase a la Dirección General del Puerto de Buenos Aires, a los efectos correspondientes"*

Se recomendó notificar por carta, a los señores agentes marítimos vinculados al puerto de San Nicolás. Perdido el sentido optimista de las tradicionales Memorias y Balances de la Sociedad Puerto, ante la infranqueable realidad del escenario internacional que achicaba el comercio de exportación y cortaba las ayudas financieras, el ejercicio económico de 1934 para la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás no resultaba halagüeño[102].

Informaron que los embarques de cereales por el Puerto durante el ejercicio vencido habían alcanzado tan sólo a 515.914 toneladas, movimiento que, con las tarifas que fueron reducidas a fines del ejercicio 1932/33, había dado un resultado apreciablemente inferior al de otros años. Con el propósito de modernizar el Puerto, durante el año económico se habían complementado algunas de las instalaciones existentes con silos, cintas para embarcar a granel y balanzas automáticas, obras que se continuarían, para dentro de pocos meses haber equipado todo el Puerto con instalaciones semejantes, poniéndolo en condiciones de embarcar a granel en toda su longitud. De las utilidades del año, deducidas $ 36.215.10 para amortizaciones, el Directorio propuso abonar a los Accionistas un dividendo de $ 1.35 por acción, pasando al nuevo ejercicio (sujeto al pago del Impuesto a los Réditos correspondiente al ejercicio vencido) la suma de $ 10.265.02. Quedaban en depósito al 30 de Junio de 1934, 84.502 toneladas en el Puerto de San Nicolás. Firmaban, el Tesorero Antonio Ferrini, Presidente Ernesto Aguirre, Síndico Francisco Dellepiane.

[102] Memoria y balance de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima correspondiente al ejercicio vencido el 30 de Junio de 1934 y presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 24 de Agosto de 1934.

El proyecto de distribución de utilidades contemplaba lo siguiente:
Saldo del ejercicio anterior……..$ 15.034,35
Menos impuesto a los réditos……..$ 661,48
Quedan…….$14.422,87
Más beneficios realizados en este ejercicio que importan…….....$ 248.400,17
Total……..$ 262.823,04

El directorio propone su distribución de la siguiente manera:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $12.420,01 |
| 2% al Presidente | $4.968,00 |
| 4% a los Directores | $9.936,01 |
| 1% al Síndico | $2.484,00 |
| $1,35 m/n por acción a los accionistas | $222.750,00 |
| Para cuenta nueva, sujeta a pago del impuesto a los réditos | $10.265,02 |
| Total | $262.283,04 |

*Distribución de utilidades en 1934*

Con fecha 7 de Agosto de 1934, nuevamente la administración del Puerto de San Nicolás recibe, directivas por parte de la Gerencia a cargo de Ragnar Petersen. En la misma se establecía que a raíz de tramitaciones realizadas por un particular llamado Venancio Paz en la cual se refería a una ocupación del muelle mediante guinche particular, se establecía a partir de ese momento, que se cobraría como en Rosario a razón de o$s 0.10 por cada tonelada de arena o pedregrullo descargado en el muelle, cuando no se hace uso de los guinches de la Sociedad. Y *"que se cobrará como mínimo mensual la suma que corresponda a 100 toneladas a la tarifa antedicha por cada guinche particular instalado sobre el muelle".*

Para 1935, el establecimiento fabril que empleaba mayor mano de obra en el Partido de San Nicolás, era la fábrica textil de La Emilia, con cerca de 1500 obreros en tres turnos (mañana, tarde y noche). A su alrededor se había afianzado un caserío que tenía vida propia, comercios, club, etc. Había otros como ya se ha dicho que utilizando las materias primas derivadas del modelo (cereales, tabacos, carnes, cueros, grasas, etc.) contribuían al incipiente desarrollo fabril.

En 1936 ingresan 215 buques de ultramar y 911 buques de cabotaje, exportando 643.399 tn. El desarrollo social es un poco mayor que antes y la ciudad cuenta con 43.229 habitantes. Muchas de sus calles son pavimentadas sobre asfalto hormigón y la mayoría son de granitullo sobre hormigón.

En 1937 se realiza en la ciudad, una exposición de industria y comercio destacándose como principales establecimientos los siguientes: Fábrica de Paños La Emilia, Fortunato Bonelli, Fábrica de Jabón y Velas Artigas y Serrano, Fábrica de Jabón y Velas de Anastasio González, productores de Granjas, establecimiento fabricante de hormiguicidas "Camaní", Fábrica de Fideos, Fábrica de Soda y Aguas Gaseosas, Fábrica de Cocinas Vidal e Hijos, Fábrica de Bombones, Masas, etc. de Salas Hnos., La Morocha, Fábrica de helados, etc.

Se observa que el desarrollo industrial quedaba supeditado a las fluctuaciones de la economía agropecuaria y a la gravitación de los intereses dominantes de este sector.

Ya desde el ejercicio pasado la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás observaba una caída importante en la valoración de las acciones, al igual que las operatorias portuarias, y reflejaba la debilidad inherente del estar sujeto a la división internacional del trabajo como proveedores de materias primas, cuando éstas caen en su valor mundial y su cantidad de importación por parte de las metrópolis europeas principalmente, además del consumo interno nacional.

Estas crisis económicas del sistema capitalista, tendrán una consecuencia en el debilitamiento de las clases dirigentes en muchos países, dando lugar al surgimiento de movimientos totalitarios. En Italia, desde 1922 venía creciendo el Fascismo, en 1933 se afianza el nazismo en Alemania y en 1936 se produce la Guerra Civil Española. Todo esto tendrá como corolario, el estallido de la 2da Guerra Mundial en 1939. Hubo un ineficiente intento de solución a los problemas políticos, económicos y sociales creados por las consecuencias de la Primera Guerra Mundial y el estallido de la Revolución Rusa promoviendo el surgimiento de ideas nacionalistas, expansionistas y raciales.

*Imagen Nº 27- Embarcadero Casa Brauss, Mahn & Cía.- 1906. "La sucursal de San Nicolás era una de las tantas que la compañía exportadora tenía en diferentes puntos del país. Por esos tiempos, sus barcos anualmente transportaban grandes cantidades de bolsas de maíz sobre todo; también de trigo, semillas de lino y mijo. Dicho embarcadero estaba ubicado sobre las barrancas de lo que actualmente es el Parque San Martín. Era gerente de la empresa el señor Carlo Roll, quien a la vez era el cónsul de Francia.*
*Bibliografía: "San Nicolás de los Arroyos" All Esposizione di Milano 1906, por Giuseppe Canessa - 1906*

Estados Unidos implementó el "New Deal" o "Nuevo Trato" cuya base era un fuerte respaldo a la inversión principalmente pública, facilitando el crédito para fomentar la demanda, al mismo momento en que colaboraba con las empresas de capitales privados para generar puestos de trabajo. Los bancos norteamericanos buscaron regresar sus capitales para afrontar la crisis de liquidez y eso agravó al sector industrial y comercial europeo. Argentina, como Canadá resultaron afectados por el descenso en la demanda de productos agrícolas. Para finales de 1931, el valor de los cereales y de lino había descendido en promedio, a cerca de la mitad que tenían antes de la crisis.

Ya habíamos hablado de la instauración en Argentina del control de cambios como consecuencia de este fenómeno. Periódicamente se fijaba el valor de las divisas para asegurar el pago de las deudas contraídas. Se extendía un sistema de permisos de cambio que distribuía las divisas disponibles en función de una lista de prioridades, siendo la primera el pago de la deuda externa seguido de las importaciones que resultaban fundamentales (principalmente materias primas para las industrias nacionales combustibles y demás). Para 1933 se impusieron algunas nuevas medidas y se creó un doble mercado de cambios. Como resultado de estas y otras medidas la balanza comercial pasó de un déficit cercano a los 284 millones de pesos en 1930 a un superávit de 339 millones en 1936. Además los movimientos de capital se volvieron positivos y mejoraran las reservas existentes. Pero sin embargo hay que destacar que cierta mejora de la economía argentina entre 1933 y 1937 se debía además de las consecuencias de estas medidas, a una relativa mejora de la coyuntura mundial y la sequía que padeció el hemisferio norte en 1937, ayudó para que el sector externo vislumbrara una recuperación, aunque retrocedería en 1938 cuando se produce una nueva crisis.

Rapoport (2003)[103] sostiene que *"El incremento del 10 % que se fijó en los aranceles aduaneros contribuyó a acentuar el efecto proteccionista que de hecho tenían las disposiciones cambiarías. Pero los efectos de ambas medidas resultaron amortiguados por la firma del Pacto Roca-Runciman, que establecía una política discriminatoria en favor de las empresas y exportadores ingleses. Con todo, tuviera o no esa finalidad el fuerte proceso de industrialización por sustitución de importaciones que vivió el país en aquellos años, se debió en gran parte a la política adoptada por los gobiernos conservadores de entonces en el sector externo".*

En 1935 los embarques de cereales por el Puerto durante el ejercicio fenecido alcanzaron 533.501 toneladas, contra 515.914 toneladas durante el año económico anterior[104].

Agrega el informe que durante el ejercicio se habían completado las obras de modernización de las instalaciones del Puerto, y contaban ahora con 8 cintas para embarcar a granel, con sus tolvas y tubos correspondientes, además de 4 grupos de silos con capacidad de 1.700 toneladas de almacenaje por cada grupo. Con estas instalaciones estaban en condiciones de satisfacer las necesidades de exportación de la zona de influencia de nuestro Puerto. De las utilidades del año, deducido $ 46.518.99 m/n para amortizaciones, el Directorio propuso abonar a los señores Accionistas un dividendo de $ 1.35 m/n por acción, pasando al nuevo ejercicio (sujeto al pago del Impuesto a los Réditos correspondiente al ejercicio vencido) la suma de $ 12.898.93 m/n. Quedaban en depósito en las instalaciones portuarias, la cantidad de 49.384 toneladas.

Según Dorfman (1986)[105] van produciéndose en forma paulatina, la formación de una industria nacional que tiene ciertas características:

[103] Cfr Bib. dem. Ant.
[104] Memoria y Balance presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 29 de Agosto de 1935 por parte de la Asociación Anónima Puerto San Nicolás correspondiente al ejercicio vencido el 30 de Junio de dicho año.
[105] DORFMAN Adolfo **HISTORIA DE LA INDUSTRIA ARGENTINA**, Biblioteca Argentina de Historia, Hyspamérica, Bs, As. 1986 Pág. 235

*"Para estudiar la evolución de estas industrias fundamentales agrupémoslas, provisionalmente, en azúcar y vino por un lado, trigo y carne por otro, y textil y mecánica. El primer grupo abarca en 1895 la tercera parte del personal y la quinta parte del capital industrial; este último se mantiene porcentualmente en la misma proporción hasta 1914 (aunque varía la incidencia de la industria azucarera con respecto a la vitivinícola), pero en 1935 acusa una reducción notable, llegando a representar solo un 8% del capital total. La disminución del personal se acusa en forma muy pronunciada también en 1913, aunque su porcentaje hubiese ido en descenso ya desde 1908, también en forma desigual para las dos industrias. De 34% en 1895 pasa a 10% en 1913 y 3% en 1935. No se puede, sin embargo, hablar aquí de una decadencia de estas industrias, puesto que existe un apreciable aumento de capital, valor de la producción, etcétera. Pero lo esencial que nos interesa destacar es que ceden, en ritmo de desarrollo, a otras ramas de la industria nacional. Con el segundo grupo acontece algo análogo, pero menos notable. En 1895 las industrias del trigo y de la carne representan un 8% del personal y 22% de los capitales; en 1908 el porcentaje baja casi a la mitad en ambos renglones, para volver a subir un poco en 1913 (fundamentalmente gracias a los frigoríficos). Al llegar a 1935 el porcentaje del personal ocupado es el mismo que en 1895, pero las inversiones relativas de capital han disminuido a la tercera parte de aquel año. En cambio las industrias textiles y mecánicas —que representan dentro de nuestra economía industrial la avanzada de la industria moderna— conservan sus índices relativos hasta 1908, pero ya en 1913 denotan un aumento muy considerable, que se acentúa mucho más hacia 1935, año en que el personal ocupado es el doble en relación al de 1895, y el capital algo mayor.*

Para 1936 los embarques de cereales por el Puerto durante el ejercicio vencido alcanzaron tan solo 492.051 toneladas, contra 533.501 toneladas durante el año económico anterior[106]. Informaron que durante el ejercicio, las actividades de la Sociedad se desarrollaron en forma normal, notándose únicamente una reducción considerable en el tonelaje embarcado durante los últimos meses, lo cual se debía al exceso de lluvia caída, que había atrasado la entrada del maíz de la actual cosecha y también afectado apreciablemente su calidad y cantidad. Aclaran además que desde el 1ro de Abril de este año, a raíz del aumento de tarifas en el Puerto de Rosario, esta Sociedad ha puesto nuevamente en vigor las tarifas que regían en su Puerto antes de la reducción en Junio de 1933, lo cual ha de contribuir a mejorar nuestra situación.

Sin más detalles al respecto presentaba su proyecto de distribución de utilidades (ganancias) de la siguiente forma:

Saldo del ejercicio 1934/1935……..$ 12.898.93
Menos el saldo de impuesto a los réditos……...$ 6.312,68
Quedan……...$ 6.586,25
Más beneficios realizados en este ejercicio…….....…….....…...$ 260.061,77
Total…….……...….$ 266.648,02

[106] Memoria y Balance presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 27 de Agosto de 1936 por la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás.

Que se distribuirían de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva | $13.003,09 |
| 2% al Presidente | $5.201,23 |
| 4% a los Directores | $10.402,47 |
| 1% al Síndico | $2.600,02 |
| $1,35 m/n por acción a los accionistas | $222.750,00 |
| Para cuenta nueva, sujeta a pago del impuesto a los réditos | $12.690,61 |
| Total | $266.648,02 |

*Distribución de utilidades en 1936*

Firmaban este informe el Síndico J.I. Boam, Tesorero Antonio Ferrari, Presidente Ernesto Aguirre, y quedaban en depósito en las instalaciones del Puerto de San Nicolás, la cantidad de 23.628 toneladas.

Ese año (1936) el Puerto de Rosario procedió a un aumento de tarifas y por lo cual el Puerto de San Nicolás, internamente emitió un comunicado por el cual dejaba sin efectos las tarifas empleadas desde 1933 y con el ánimo de incrementar la rentabilidad y movimiento portuario, deciden reinstalar las existentes anteriormente, es decir las aprobadas el 3 de Septiembre de 1920 con las modificaciones ya aclaradas en páginas anteriores referente a la de 1930. Por ejemplo, la tarifa de Guinche para arena, quedó conformada por la suma de $ o/s 0.14 por tonelada. *"Fuera de horas hábiles, así como los Domingos y días feriados, se pagará además de ese derecho, por cada servicio - hasta 8 horas - un recargo fijo por cada guinche de $ o/s 7,00 y el sueldo del güinchero"*. No siempre todas las transacciones comerciales que se realizaban en el Puerto de San Nicolás transcurrían normalmente sin reclamos o imperfecciones. En algunas ocasiones se producían reclamos comerciales que incluso solían llegar hasta los estrados judiciales. La magnitud del negocio que se realizaban hacía que se extremaran los cuidados y las partes actuantes defendieran sus intereses.

El Sr. Pascual B. Toulet realizó en aquella oportunidad ciertas observaciones sobre una factura en concepto de derechos de entrada y de muelle correspondiente en ese momento a las operaciones realizadas sobre el Vapor Brasil atracado en el Puerto de San Nicolás. Eso mereció el 8 de Julio de 1936 la correspondiente aclaración y respuesta que se transcribe:

"Acusamos recibo de su atta. del 30 de Junio ppdo. dirigida a nuestra administración de San Nicolás, en la cuál Ud. formula observaciones sobre nuestra factura en concepto de derechos de entrada y de muelle correspondiente al vapor del rubro. A esto debemos manifestarle que nuestra tarifa, al mencionar "vapores de cabotaje bajo bandera nacional" en oposición a "buques bajo bandera extranjera", hace una distinción entre la clase de tráfico que efectúan los vapores y no se refiere a la patente que pueda tener. Es bien lógico que un vapor de ultramar, que hace el tráfico con el Brasil, como el buque en cuestión, no se le puede considerar como de cabotaje, aún en el sentido más amplio de la palabra, y esto no es modificado en ninguna forma por el hecho de que el gobierno, por algún motivo especial, le haya concedido patente de cabotaje. Esto queda comprobado claramente por uno de los considerandos del Decreto que aprueba nuestras tarifas, fechado Septiembre 3 de 1920, y publicado en el Boletín Oficial el día 24 del mismo mes, que dice:
"Que, en cuanto a la franquicia que consagra la ley 10.606 para los buques de cabotaje nacional, no corresponde exigir sea respetada por la Empresa, puesto que se trata de una exención que no debe recaer

sobre los demás servicios de puerto, sino sobre toda la población, dado que el Estado ha creído que conviene a los intereses generales el desarrollo de esa industria para lo cual se exige el sacrificio que representa el gasto sin retribución de los servicios portuarios prestados gratuitamente., ...."
Si no debemos respetar exenciones establecidas por la mencionada Ley por las razones indicadas, tampoco deberemos hacerlo con respecto a ampliaciones posteriores, para el no cumplimiento de las cuales los motivos expuestos por el Poder Ejecutivo son aún más válidos.Debemos insistir entonces que nuestra factura está correctamente extendida^ y nos permitiremos volver a presentarla por intermedio de nuestra administración de San Nicolás."

También había continuas consultas por parte de casas exportadoras y empresas ligadas a la construcción y arquitectura como A. HILDING OHLSSON Ltda. S.A. de Capital Federal la que había solicitado información sobre costos de la operatoria portuaria recibiendo como respuesta lo siguiente:

"Acusando recibo de su atenta de fecha 26 del mes en curso nos es grato informarles que no cobramos derecho de guinche por operaciones de vapor a lancha con los guinches de abordo. El derecho de guinche se cobra, utilizándose este servicio o no, solamente cuando la mercadería se descarga a tierra. Los únicos gastos que se originarían en nuestro puerto serian los de: Muelle, Entrada y salida del vapor y de las lanchas" A lo cual como costumbre se le adjunto el tarifario respectivo.

Cuando comienza a producirse el auge y esplendor de la Sociedad Puerto San Nicolás que se instala en los antiguos embarcaderos o Puerto de Ultramar, en el Parque San Martín, en forma natural comenzó a incrementar la utilización de mano de obra que como hemos visto era en su mayor parte de tipo eventual. Algunos estibadores trabajaban allí como así también en las quintas o viñedos que iban desarrollándose en la zona. Uno de los poblamientos que aglutinó a muchos de los trabajadores del Puerto de San Nicolás, se le llamaba comúnmente Barrio "Del Abrojal" y a fines de 1936 es bautizado como Barrio Justo José de Urquiza. Se ubica al sudeste del centro de la ciudad y hay un monolito recordatorio de este hecho sobre la actual Avenida Savio.

El informe brindado en 1937 resulta ser más escueto que todos los años anteriores. Quizás la conciencia de la grave crisis que padecía el sector y la economía mundial, hizo que se perdiera el característico optimismo de años anteriores y la visión futurista que caracterizó a muchos directorios de la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás. Para esta fecha la firma tenía sus oficinas centrales de Capital Federal en Calle 25 de Mayo 375. Durante el ejercicio transcurrido[107] las actividades de la Sociedad se desarrollaron en forma normal, notándose un aumento en el tonelaje embarcado, el que llegó a 964.146 toneladas. Las utilidades del año ascienden a $ 593.671.58, m/n una vez deducidas las sumas necesarias para efectuar amortizaciones y previsiones, que las circunstancias actuales y la marcha de estos negocios imponían. Quedaban en depósito en las instalaciones del Puerto, la cantidad de 40.233 toneladas. Presentaban el informe con las firmas del Tesorero Antonio Ferrini, Presidente Ernesto Aguirre, y el Síndico Juan A, Garay.

Se proponía una distribución de utilidades:

| | |
|---|---|
| Saldo del ejercicio 1935/1936 | $ 12.690.,61 |
| Menos saldo impuesto a los réditos | $ 3.052,89 |
| Quedaban | $ 9.637,72 |
| Mas beneficios realizados en este ejercicio | $ 593.671,58 |
| Total | $603.309,30 |

[107] Memoria y Balance de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima presentados a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 27 de Agosto de 1937 correspondiente a ejercicio cerrado el 30 de Junio de 1937.

El Directorio propuso su distribución de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva legal | $29.683,58 |
| 2% al Presidente | $11.873,43 |
| 4% a los Directores | $23.746,86 |
| 1% al Síndico | $5.936,72 |
| $3,00 por acción a los accionistas | $495.000,00 |
| Para cuenta nueva, sujeta a pago del impuesto a los réditos | $37.068,71 |
| Total | $603.309 |

*Distribución de utilidades en 1937*

En 1937 también se recibe un reclamo por parte del empresario Leopoldo Leher en relación a lo facturado al remolcador "El Plata". La respuesta fue la siguiente:

*"Nuestro administrador nos ha remitido la correspondencia cambiada con usted relacionada con el derecho de entrada facturado al remolcador "El Plata". Sobre este particular nos permitimos decirle que el derecho de entrada ha sido fijado de acuerdo con las tarifas vigentes en nuestro puerto.*
El derecho de entrada se cobra por entrar al puerto, cuya zona según la ley de concesión, comprende la distancia entre el rio Ramallo y el saladero San Luís y en ninguna parte de dicha ley se habla de la jurisdicción de la Subprefectura local.
Ahora bien, si usted así lo deseara estamos dispuestos a considerar al remolcador El Plata, como embarcación de servicio del puerto y cobrar la tarifa correspondiente de derecho fijo anual o sea $ 76.00 oro sellado.
Pero queda entendido, que al cobrar este derecho fijo, regirá la misma reglamentación que en el puerto de Rosario que establecen. A pesar de este derecho fijo, cuando un remolcador de servicio del puerto, conduzca buques fuera del mismo quedando ausente más de 24 horas pagará el derecho de entrada que le corresponda por su tonelaje."
*Como una concesión especial, vamos a considerar en este caso, "fuera del mismo" como "fuera de la jurisdicción de la Subprefectura", de modo que pagará el derecho de entrada, solamente cuando exista despacho de entrada de la citada dependencia. Por lo tanto, insistimos en que usted debe abonarnos ahora, nuestra factura N°. 1/1584 por $ 40.21 m/legal."*

En el mes de Febrero de 1937 la Revista Comercio e Industria destaca en sus páginas que el Puerto de San Nicolás comprende dos secciones; Embarcaderos y Puerto Nuevo, las cuales cuentan con 10 galpones con capacidad para 105.120 toneladas de depósito, posee además 4 cuerpos de silos de 1.700 toneladas cada uno, lo que hace un total de 6.800. La publicación especifica que el calado es de 23 pies al cero y que llegan a él vapores de todas las banderas que cargan en la siguiente proporción: Maíz, 90%, lino 30%, Trigo 20%. Por otro lado afirma que pueden atracar a los embarcaderos, 7 vapores en primera andana y otros tantos en segunda, en puerto nuevo, 2 vapores. La tarea de carga es por medio de 39 canaletas para embarque a bolsas y de 3 caños para granel, de una capacidad cada caño de 200 toneladas por hora. Se dispone entonces de unos 15 kilómetros de desvíos para las maniobras.

Para ese año, el Presidente Agustín Pedro Justo visita la ciudad de San Nicolás, para la inauguración del Museo y Biblioteca de la Casa del Acuerdo el día 16 de Octubre. También estuvo presente el

Gobernador Dr. Manuel A. Fresco. También para ese año, se le rindió un homenaje al Dr. Alberto Alberti quien en el pasado había pertenecido al Directorio de la Sociedad Puerto. Las autoridades del Hospital San Felipe fueron las encargadas de descubrir una placa en homenaje a quien fuera su primer Director.

Las guerras y las diversas crisis económicas habían hecho sentir fuertemente sus efectos sobre nuestra precaria industria metalúrgica y la misma comenzaba a ser considerada de estratégica importancia por algunos sectors. Esto estimularía la producción local de aceros y laminados de escasa significación en ésta etapa económica argentina. Tal es el caso en San Nicolás, de Fortunato Antonio Bonelli que desde 1938 cuándo instala una pequeña planta fabril, se dedicó a la laminación de hierros para la construcción y durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) se vio obligado a laminar perfiles para la herrería, siendo el primero en el país en laminar el hierro T. El 20 de Febrero de 1938 asumía como Presidente de la Nación, el Dr. Roberto Marcelino Ortiz quien junto a su compañero de fórmula Ramón S. Castillo, llegaban a la primera magistratura envueltos en el fraude electoral.

Para ese año el desarrollo portuario local seguía siendo poco halagüeño. Las actividades de la Sociedad durante el ejercicio fenecido[108], se desarrollaron en forma normal observándose una disminución en el tonelaje embarcado, el que fue de 409.645 toneladas. Una vez deducidas las sumas necesarias para amortizaciones y previsiones, la utilidad del ejercicio asciende a $. 255.541.89 m/n. Quedaban en depósito en las instalaciones del puerto, 13.036 toneladas. Firmaban el informe, el Tesorero Antonio Ferrini, Presidente Ernesto Aguirre y el Síndico Juan A. Garay. Se presento como era costumbre el proyecto de distribución de utilidades:

Saldo del Ejercicio 1936/1937……..$ 12.916,37
Mas beneficios realizados en este ejercicio…….$ 255.541,89
Total……$268.458,26

Proponiendo el Directorio su distribución de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva legal | $12.777,09 |
| 2% al Presidente | $5.110,84 |
| 4% a los Directores | $10.221,68 |
| 1% al Síndico | $2.555,42 |
| $1,30 por acción a los accionistas | $214.500,00 |
| Para cuenta nueva, sujeta a pago del impuesto a los réditos | $23.293,23 |
| Total | $268.458,26 |

*Distribución de utilidades en 1938*

Sobre este particular momento el historiador Ricardo M. Ortiz expresa[109]:

> *"Poco más de quince millones de toneladas es el valor normal que corresponde a la exportación manejada por los puertos del país durante el quinquenio que termina en 1938. En 1880, cuando el país no había iniciado aún la industrialización de*

[108] Memoria y Balance de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima correspondiente al ejercicio vencido el 30 de Junio de 1938 y presentado en la Asamblea General Ordinaria del 31 de Mayo de 1938.
[109] ORTIZ Ricardo M (1943) Bib. op. cit

*sus productos ganaderos y practicaba levemente la exportación de productos agrícolas, este aspecto de su comercio exterior implicaba el despacho de 320 mil toneladas, de las cuales alrededor de 300 mil fueron manejadas en los puertos; los productos de saladero y la lana, que constituían su casi totalidad, buscan el embarque al exterior en la proporción de un 70 % en el puerto de Buenos Aires, desde que la mayor parte de los establecimientos de esa especie que funcionaban en el país estaban instalados en la ciudad de Buenos Aires o en sus proximidades; siguen a este puerto en importancia, el de Rosario, San Nicolás, Concordia y en menor escala, Gualeguay, Santa Fe, San Pedro, Zárate y Concepción"*

El Dr. Vicente Solano Lima, era un joven abogado de 37 años de edad, que se había recibido unos dieciséis años antes en La Plata. Provenía de una familia de origen netamente conservadora y que eran antiguos alsinistas que defendían la autonomía de la Provincia de Buenos Aires. En 1921 llegó ser Vice Presidente Primero del Comité Universitario del Partido Conservador de la Provincia de Buenos Aires e instaló su estudio jurídico en San Nicolás. En 1925 fue Diputado Provincial por este partido político y Ministro de Gobierno en la breve gobernación de Raúl Díaz (29/1/1926 a 18/2/1936). En 1938 en su rol de Diputado Nacional, hizo gestiones para que se concluya la vía férrea que debió unir al Puerto de San Nicolás con la localidad de Arenales, que por entonces estaba abandonado. Se debía retomar desde el km. 21 al menos hasta llegar a Arroyo Dulce perteneciente al Partido de Salto. Se creía posible unir este ramal con las vías del Ferrocarril Central Córdoba y Compañía General Buenos Aires. Por supuesto que a estas dos empresas no le convenía esta acción pues le quitaba valor a sus fletes que recorrían distancias más grandes, como por ejemplo del interior hasta Buenos Aires.

Seis días antes de que estallara la 2da Guerra Mundial en Europa, con la invasión a Polonia por parte de Alemania (1 de Septiembre de 1939), se presentaba a los accionistas de la Sociedad Puerto, una nueva Memoria y Balance que trabaja sobre el ejercicio concluido en el primer semestre de este año[110].

Durante el ejercicio vencido, las actividades de la Sociedad se desarrollaron con toda normalidad, habiéndose podido observar un aumento en el tonelaje exportado, el que alcanzó a 535.16l toneladas. Escueto como eran en aquellos difíciles momentos, el informe cerraba con lo que realmente les interesaba a los accionistas: las sumas deducidas para amortizaciones y previsiones y la utilidad del ejercicio que ascendía a $ 383.679,44.

Quedaban en depósito en el Puerto de San Nicolás, 83.626 toneladas. Firmaban el informe el Tesorero Antonio Ferrini, Presidente Ernesto Aguirre, y el Síndico Juan A. Garay.

El proyecto de distribución de utilidades comprendía:
Saldo del ejercicio 1937/1938……...$ 3.876,15
Más beneficios realizados en este ejercicio……..$ 383.679,44
Total……...……..$ 397.555,59

[110] Memoria y Balance de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima correspondiente al ejercicio vencido el 30 de Junio de 1939 y presentado a los accionistas el 25 de Agosto de dicho año.

El Directorio propuso la distribución de la siguiente manera:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva legal | $19.183,97 |
| 2% al Presidente | $7.673,59 |
| 4% a los Directores | $15.347,18 |
| 1% al Síndico | $3.836,79 |
| $2 por acción a los accionistas | $330.000,00 |
| Para cuenta nueva, sujeta a pago del impuesto a los réditos | $21.514,06 |
| Total | $397.555,59 |

*Distribución de utilidades en 1939*

Mientras tanto, la ciudad crecía al ritmo de las noticias que llegaban del recién iniciado conflicto mundial. Al cumplirse un año de esa gran tragedia, aquí se fundaba el 6 de Septiembre de 1940, el Aero Club San Nicolás. El gran desarrollo del distrito judicial de San Nicolás hace que también en ese año se habilitara la parte correspondiente al Archivo Judicial. También comenzaba a funcionar en La Plata, la casa del Estudiante Nicoleño lo que posibilitaría que muchos jóvenes de la ciudad, pudieran cursar sus estudios universitarios en la capital de la Provincia.

La fuerte caída en los precios de los cereales por aquellos años de la depresión, no significó que se redujera la superficie dedicada a la siembra. Como asumiendo su destino laborioso y duro, los campesinos continuaron con su trabajo, haciendo frente a las malas cosechas, sequías o copiosas lluvias, plagas y ausencia de mano de obra para tal desafío pues la mecanización tardaría un poco más en llegar. Hay autores que sostienen que *"De un promedio anual de 19,7 millones de hectáreas en 1929/30-1933/34 se paso a los 20,7 millones de hectáreas en el quinquenio 1934/35-1939/40. El trigo alcanzo su extensión máxima en 1938-1939, con casi el 50 % del total sembrado en el país, aunque no supero el record de 1928-1929. La mayor siembra de maíz se produjo en 1935-1936 y la de lino en 1936-1937. Esto quiere decir que, no obstante las dificultades operadas en la economía mundial luego de la crisis de 1929 y la tendencia hacia una mayor actividad industrial en la Argentina, la agricultura, junto a la ganadería, continuaron siendo sectores sumamente importantes en la economía nacional"*[111].

Sin considerar a la Unión Soviética, Argentina ocupaba en cuarto lugar en lo referente a la producción de cereales entre 1936 y 1937 y el segundo puesto como productora de maíz. El puerto de San Nicolás se destacó por el alto nivel de embarque de este cereal. El Puerto de San Nicolás, embarcaba principalmente maíz, lino y trigo pues entonces conviene tener en cuenta ciertos aspectos del rumbo económico de aquellos tiempos. A partir de 1937 hubo una sobreproducción mundial, algo que se agudiza dos años más tarde. Había países que aumentaron su producción como Canadá y Argentina y como consecuencia los precios cayeron nuevamente.

El mercado del maíz se expandió pero cambiaron los clientes de Argentina. Gran Bretaña aplicó una política preferencial hacia sus territorios con respecto al trigo y luego también lo hizo Francia que comenzó a abastecerse principalmente de Indochina y otras colonias. Otros continuaron comprando maíz a nuestro país para usarlo como forraje (alimento para los animales). En referencia al lino, existió una

[111] Rapoport Mario Cfr bib ant.

tendencia de aumento hasta aproximadamente 1938 y su demanda obedecía a su utilización industrial principalmente en el área textil. Se exportaba en semillas y estaba creciendo una industria aceitera local, que consumía una pequeña porción de la producción. Por aquellos años, Argentina era el mayor exportador de semillas de lino y el 80% del volumen internacional provenía de nuestros puertos siendo su destino los Estados Unidos, los Países Bajos, Francia y Gran Bretaña. Sin embargo, su precio fue mucho menor en ésta década que en la anterior.

Ya nos habíamos referido a las medidas estatales intervencionistas que comienzan a tener auge en ésta década y que enfrentaron las consecuencias de la crisis del 29'. Una de ellas había sido el control de cambios en 1931 y otra la creación de la Junta Reguladora de Granos en 1933. Surgió como consecuencia de la crisis triguera y su objetivo era entre otros, el establecer precios mínimos, cuando la baja de las cotizaciones aumentaban. También se buscaba no saturar el mercado internacional. Los fondos necesarios para la adquisición de las cosechas los preveía el Banco Nación. Este asimismo los obtenía de la diferencia entre compra y venta de las divisas. La crisis triguera de 1938 hizo que nuevamente la Junta tuviera que intervenir en el negocio. Los conservadores en el gobierno, adeptos a políticas liberales en lo económico, siempre sostuvieron que estas medidas eran de carácter transitorio, pero había un marco mundial que conspiraba contra esos deseos y la intervención continuó por mucho más tiempo.

La guerra que por el momento englobaba a las naciones europeas, no tardó demasiado tiempo en hacer sentir sus consecuencias en América y por ende, nuestro país. Los fletes se encarecieron y había poca disponibilidad de bodegas. La guerra submarina hacía estragos y los seguros marítimos se encarecieron terriblemente dañando a un país que no poseía una flota mercante propia y que necesitaba de los buques extranjeros para sus exportaciones.

Lo países europeos ocupados en la guerra no podían enviar sus buques. Los países latinoamericanos, apenas absorbieron una pequeñísima parte de las disponibilidades hasta que en 1943 se reducen las cosechas. Al no existir transportes seguros, se pierden mercados y eso repercutió en las exportaciones agrícolas, principalmente constituidas por cereales y lino. A esto había que sumar la caída en los precios, y Argentina se encontró con un alto saldo exportable que era perecedero y con dificultades para su almacenamiento. En consecuencia, disminuyó el área de siembra. En el caso del maíz, durante la guerra se disminuyó en más de 2 millones de hectáreas su producción. Este era el producto más exportable que salía por el Puerto de San Nicolás. El área sembrada con trigo también disminuyó a una cifra cercana al millón de hectáreas. Y también ocurrió lo mismo con el lino. Los tres productos por excelencia exportables que acaparaban el 98% de los embarques del Puerto de San Nicolás.

Se calcula que la producción de maíz excedía en 1940 a los 10 millones de toneladas y a finales de la guerra en 1945, la producción apenas llegó a una suma inferior a los 3 millones de toneladas. El trigo pasó de seis millones y medio aproximadamente a cuatro millones y el lino se redujo a la mitad.

Se expandieron las exportaciones a Brasil, a cambio del cual se importaban manufacturas, compensando su balanza comercial. En 1939, se incrementaron las exportaciones de trigo a ese país que pasó a absorber del 21% en 1939 al 46% en 1942. Por su parte el Reino Unido apenas llegaba al 15%. La disminución creciente de las exportaciones argentina, llevó el gobierno a la adquisición de la producción de granos, para sostener la producción agrícola, estableciendo un régimen de precios básicos. A partir de 1941 el gobierno tuvo bajo su responsabilidad todas las transacciones de trigo, poseyendo a la Junta Reguladora de Granos (JRG) el monopolio de las ventas en las cuales se incluía a los exportadores y a los molinos harineros. Como contraparte, al existir restricciones de diversa índole a las importaciones, y la creciente demanda de la industria local de ciertas manufacturas, se buscaron otros tipos de cultivos y la sustitución de importaciones. Por ejemplo en reemplazo de los aceites vegetales comestibles que eran importados, como el de oliva, se desarrolló el cultivo del girasol que ganó la mesa de los argentinos. El área sembrada por este grano, se triplicó años antes de la guerra y fines de la misma. Y lo mismo ocurrió con otros cultivos que

servían de base a la industria.

Para 1940 se produce el derrumbe de uno de los muelles de la Sociedad Puerto y una de las más importantes críticas que se le hizo a esta Sociedad durante sus últimos años de funcionamiento es que no permitió la radicación de industrias en la costa que administraba que era de alrededor de 5 kms. Como característica de esta zona se expresa que *"El Puerto Viejo permite acceso a calados de 6,40 metros al cero y posee instalaciones de embarque complementadas por 3.885 metros lineales de vías férreas y galpones de mampostería y cinc con capacidad de 49.900 m3. La sección de cabotaje, cuyo calado es de 3 metros, dispone de 153,50 metros lineales de muelle viaducto, de hierro y madera con 1,40 metros de calado a su pie. El Puerto Nuevo ofrece un acceso a 7,75 metros al cero; posee 300 metros lineales de muelle de madera dura y pinotea, con calado admisible a su pie de 6,75 metros; está servido por 13.311 metros lineales de vía férrea de trocha ancha, cuatro cintas eléctricas, grúas, galpones de cinc con una superficie cubierta de 6.972 m2 que permiten almacenar unas 29.000 toneladas. Posee además 36 canaletas de embarque"*. (Argentina, 1933: 91-9[112]) (OBREGON Rosana, El Patrimonio…)

Quedaría el interrogante, si en aquellos momentos de incertidumbre mundial en lo referente a las tareas de exportación, algún grupo de empresarios capitalistas particularmente locales, estarían dispuestos a realizar inversiones con destino a éste rubro o si la marcha del proceso de industrialización por sustitución de importaciones podrían llamar la atención a los mismos, más que el agro negocio portuario.

Por otro lado como consecuencia de la guerra, cae el suministro normal de combustibles importados con su respectivo déficit energético, la Junta Reguladora de Granos, comenzó a comprar en 1940 las cosechas de granos colocando parte de ella en el mercado de combustibles.

En 1941, esta realidad se palpaba en el informe de la Sociedad Puerto[113]. Comienza el mismo diciendo que durante el período de referencia, las actividades de la Sociedad se desarrollaron en forma harto anormal, a causa de la escasez de bodegas y de la pérdida casi total de nuestro mercado de maíz en Europa, circunstancias que se había traducido en una sensible disminución del tonelaje exportado, que sólo alcanzó a 33.269 toneladas.

Deducidas las sumas destinadas para amortizaciones y previsiones, la utilidad del ejercicio importaba la suma de $ 140.753.79 m/n. Para ilustrar a los accionistas la cruda realidad, se mostraron las siguientes estadísticas que aquí se reproducen. Firmaban la presentación de la respectiva Memoria y Balance correspondiente al ejercicio 1940/1941, el Síndico Juan A. Garay y el Presidente Ernesto Aguirre.

El proyecto de distribución de utilidades fue el siguiente:
Saldo del ejercicio 1939/1940……...$ 10.216.94
Más beneficios realizados en este ejercicio……$ 140.753,79
Total……..……..……$ 150.970,73

[112] OBREGON Rosana, Cfr EL PATRIMONIO NATURAL bib. dem. ant.
[113] Memoria y Balance de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, correspondiente al ejercicio vencido el 30 de Junio de 1941 y presentado en la Asamblea General Ordinaria del 28 de Agosto de 1941

El Directorio propone la distribución de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva legal | $7.037,69 |
| 2% al Presidente | $2.815,08 |
| 4% a los Directores | $5.630,15 |
| 1% al Síndico | $1.407,54 |
| $0,75 por acción a los accionistas | $123.750 |
| Para cuenta nueva, sujeto al pago del impuesto a los réditos | $123.750 |
| Total | $150.090,73 |

*Distribución de utilidades en 1941*

| PUERTO SAN NICOLAS- ESTADISTICAS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ejercicios** | | **1936/1937** | **1937/1938** | **1938/1939** | **1939/1940** | **1940/1941** |
| | | | **CIFRAS EN TONELADAS** | | | |
| **Exportación** | | | | | | |
| Maíz | | 875.960 | 371.964 | 508.211 | 235.165 | 9.771 |
| Trigo | | 28.552 | 4.980 | 5.503 | 61.166 | 18.958 |
| Lino | | 59.455 | 32.498 | 21.447 | 18.517 | 4.540 |
| Varios | | 179 | 203 | 0 | 0 | 0 |
| Totales | | 964.146 | 409.645 | 535.161 | 314.848 | 33.269 |
| | | | | | | |
| **Importación** | | | | | | |
| Arena | | 32.857 | 25.746 | 51.073 | 60.016 | 57.109 |
| | | | | | | |
| **Entradas de cereales por** | | | | | | |
| Ferrocarril | | 752.593 | 271.791 | 404.712 | 196.577 | 27.018 |
| Camiones | | 232.214 | 116.092 | 197.191 | 63.877 | 11.008 |
| Totales | | 984.807 | 387.883 | 691.903 | 260.454 | 38.026 |
| | | | | | | |
| **Existencia de cereales en depósito** | | | | | | |
| **al 30 de Junio** | | | | | | |
| | | 40.233 | 13.036 | 83.626 | 26.316 | 30.016 |

*Tabla Nº 23*

Se aclara nuevamente que a los efectos del balance comercial de la Sociedad Puerto San Nicolás, se consideraba al último semestre del año anterior y el primer semestre del año en curso, cerrando la contabilización de las actividades generalmente a fines de Junio. Por ese motivo se mencionan dos años (el segundo semestre del primero mencionado y el primer semestre del segundo al que se hace alusión)

Es también en 1941, cuando algunos autores consideraron el inicio de la Flota Mercante del Estado (FME). La misma fue creada por la Ley 12.736 promulgada el 10 de octubre de 1941, y mediante la cual se autorizaba la adquisición de 16 buques mercantes italianos que se encontraban refugiados en Buenos Aires desde el inicio de la guerra. Se sostiene que esta operación no generó importantes divisiones entre los legisladores ya que se reconocía la carencia de barcos y que esto obedecía a las necesidades del comercio exterior, sin embargo esta ley no establecía fácticamente la creación de una flota mercante estatal. El debate y polémica surgió en torno al convenio de adquisición donde estaban las restricciones que Italia imponía a esas embarcaciones, especialmente prohibiendo el uso de los mismos para el comercio con los países con los cuales estaba en guerra Italia. El 16 de Octubre, días después, se oficializaba la creación de la FME al considerársele como "empresa estatal de servicios públicos"[114].

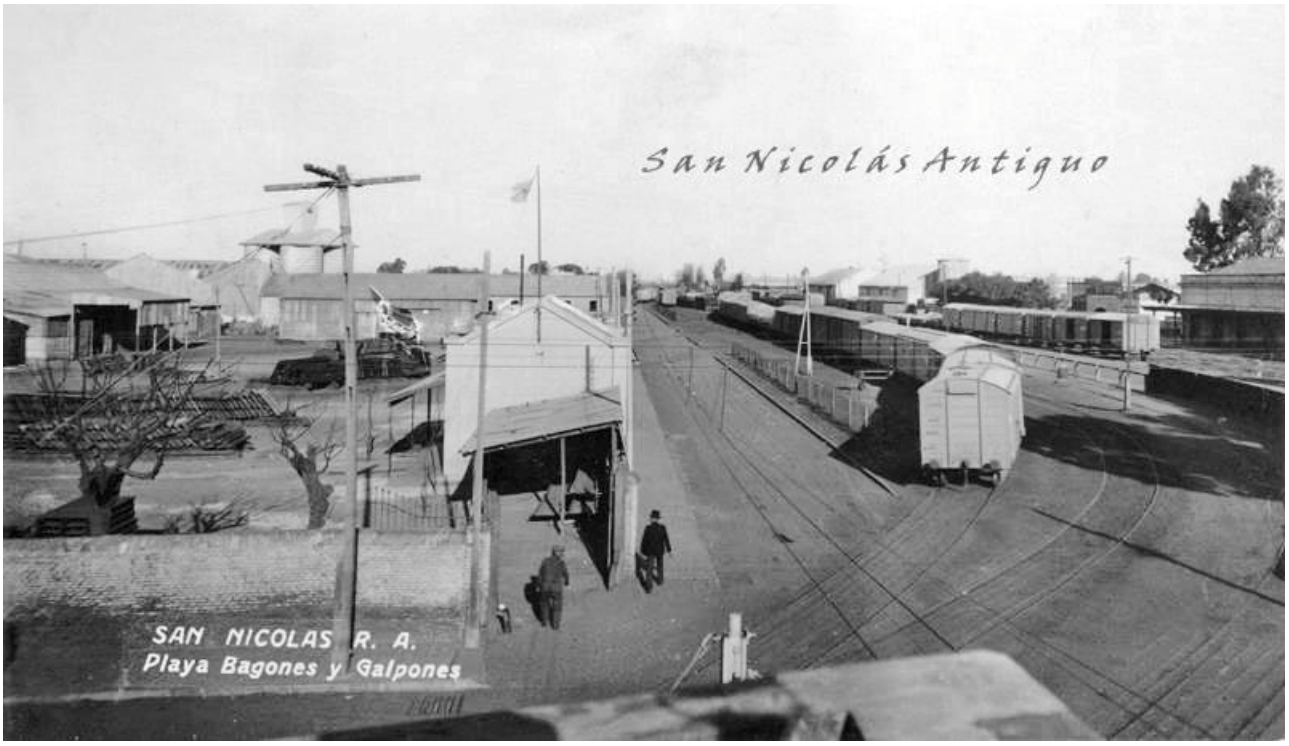



*Imagen Nº 28- Fotografía del 6 de Noviembre de 1941 - Foto gentileza de José M. Lagorio (San Nicolás Antiguo). A la derecha puede verse la antigua Estación del Ferrocarril Ramal Pergamino-San Nicolás, en la esquina de calle Colón y España (Actual Escuela de Arte).*

Para 1942, llega a San Nicolás el Vicepresidente de la Nación, en ejercicio de la Presidencia Dr. Ramón S. Castillo, para participar del Acto de celebración del 90º Aniversario de la firma del Acuerdo de San Nicolás. Estuvo acompañado además de otras autoridades nacionales y provinciales.

Apenas tres días antes, Castillo había inaugurado el LXXIX período ordinario de sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación. Allí manifestó:

> *"Debo, finalmente destacar la solución satisfactoria alcanzada en las negociaciones entabladas con los gobiernos de Italia y de Dinamarca para transferir al registro*

[114] LADEUIX Juan Iván. **DESCUBRIENDO LOS PUERTOS. APUNTES SOBRE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA Y LA REGULACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO (1941-1949)**, Dossier en Revista de Estudios Marítimos y Sociales Año 2 Nª 2 Noviembre del 2009

*nacional, por compra o arriendo, los buques de esas banderas que se encontraban refugiados en puertos argentinos. Adquiridos mediante convenio directo con el gobierno de Italia los 16 barcos mercantes italianos que se hallaban en nuestros puertos y por arreglo con los armadores daneses, aprobado por el gobierno de Dinamarca, las 4 naves de ese pabellón, se formó el núcleo inicial de la Flota Mercante del Estado que, gracias a la incorporación sucesiva de otras unidades, presta y ha de seguir prestando inestimables servicios a la economía nacional. Para llegar a la movilización de los buques refugiados ha sido de inapreciable valor la colaboración prestada por el Comité Consultivo Económico Financiero Interamericano que funciona en Wáshington, cuya acción previa ha permitido allanar las dificultades que se oponían al uso, por los países neutrales, de buques adquiridos o arrendados a países beligerantes.*[115]

En este discurso de notable valor histórico para el presente trabajo, se manifiesta la visión política del momento hacia el sector portuario y se vislumbran las futuras acciones que va a tomar su gobierno y que continuaran los siguientes.

*"Las actividades de la Dirección General de Navegación y Puertos, constituidas en su parte fundamental por la conservación y mejora de las rutas navegables, el mantenimiento e incremento de las implantaciones portuarias de acuerdo con las necesidades, los servicios públicos de balsas automóviles y los de navegación oficial, han tenido durante el año 1941 un desarrollo normal. Las consecuencias del conflicto bélico se han reflejado principalmente en el movimiento de embarcaciones y mercaderías en los puertos, que ha sufrido en general una disminución con respecto al año anterior. En lo que concierne al número de buques de ultramar entrados, la disminución observada, teniendo en cuenta las cifras del año 1940, ha sido grande. En efecto, al puerto de Buenos Aires en 1941 entraron 1.439 buques de ultramar contra 1.765 en el año anterior; pero donde la diferencia resulta más apreciable, es en los restantes puertos de ultramar fluviales, ya que al puerto de La Plata entraron 96 buques contra 184 en 1940; al puerto de Rosario 255 contra 455; al de Santa Fe 33 contra 134 y lo mismo con los restantes. Con referencia al movimiento de mercaderías, los tonelajes de las que procedieron o se enviaron al exterior del país, han sufrido también importantes reducciones, si se los compara con los análogos de los años 1940 y 1941. El comercio que se efectúa entre los puertos argentinos, no ha sufrido prácticamente modificación, ya que las cifras comparativas de los tonelajes descargados acusan, en un caso, algunas disminuciones y en otros, aumentos similares. Los trabajos de dragado, de conservación y mejora de la extensa red navegable en su mayor parte y en menor escala para construcción, dan la expresión de su magnitud en la cifra de 24.978.778 m3. de material diverso extraído mediante las dragas que forman parte del plantel flotante de la repartición. De la cantidad expresada, 17.456.218 m3 corresponden a la zona del río de la Plata, 5.966.090 m3 a los puertos fluviales y sus rutas de acceso y 1.556.470 m3 a los puertos*

[115] Diario de Sesiones de la Asamblea de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, del 28 de Mayo de 1942.

*marítimos. Tal como se viene puntualizando desde años anteriores, el plan de renovación del plantel flotante autorizado por la ley número 12.340 continúa paralizado, como consecuencia de las dificultades producidas por la guerra, no obstante considerarse necesario reforzar el tren de dragado con unidades modernas para una mejor y más económica atención de las rutas navegables, cuya influencia es notoria sobre el intercambio comercial de la Nación. El plantel flotante consta en el momento actual de 465 unidades en servicio, entre dragas, refouleurs, excavadoras, chatas, lanchas, vapores, remolcadores, pontones, etcétera, la gran mayoría de las cuales lleva cumplida una larga campaña. En razón de estas circunstancias, han debido extremarse las medidas conducentes a mantener en el mejor estado posible tanto el plantel flotante como el fijo, a fin de obtener del mismo el mayor rendimiento.*

*Las obras en ejecución continuaron normalmente su desarrollo de acuerdo con los recursos que le fueron asignados en el plan de trabajos públicos. En el puerto de Buenos Aires se realizaron diversos trabajos de mejoramiento en las líneas férreas y se construyeron 20.000 m2 de adoquinado en diferentes sitios de la zona portuaria. En el nuevo puerto de la Capital se terminó la defensa de costa y pavimentación del acceso al puerto por la calle Cánning; se habilitaron los muros Oeste de las dársenas D y E, así como también locales para oficinas y servicios. Continuaron las obras de la dársena de inflamables y las relativas al plan de mejoras en los muelles del Riachuelo, con la construcción de muelles de hormigón en la ribera y trabajos de pavimentación. Prosiguieron también las obras de construcción del nuevo antepuerto Sur y prolongación de la avenida costanera. Fueron ejecutados diversos trabajos en los puertos de San Isidro, San Femando, San Pedro, Ramallo, San Martín, Ruiz, Villa Constitución, Borghi, Victoria, Hernandarias, Paraná, La Paz, Diamante, Barranqueras, Ituzaingó, Bermejo, Formosa, Reconquista, Goya, Bella Vista, Posadas, Concepción del Uruguay, Concordia, Federación, Gualeguaychú, Santo Tomé y Mar del Plata, en el que se terminaron las obras del edificio para la aduana, el espigón de cierre del muelle B y la fijación de la playa Sur de la escollera principal, continuándose con otros trabajos. También se llevan a cabo en Puerto Quequén, Belgrano y Bahía Blanca, no iniciándose, en cambio, obras nuevas en el puerto de Rosario en virtud de la proximidad de la fecha de terminación del contrato de concesión. No obstante, las de reparación de obras de margen, han insumido la suma de $ 1.264.000 moneda nacional. Prosiguen las relativas al servicio del elevador terminal Sur, que se pagan con fondos de la ley número 11.742, así como las de construcción de la avenida costanera en el tramo Alberdi-La Florida, dándose término a la inversión de los $ 3.000.000 m/n. que autoriza la ley número 11.623.*

*Se han mantenido los trabajos de rectificación del río Gualeguay, riachos a Victoria y los del delta entrerriano, encontrándose en ejecución la apertura del último tramo, Brazo Chico-Río Gutiérrez.´"*

El informe anual da cuenta de la cruda realidad de la Sociedad Puerto. Durante el transcurso del año económico continuaron desarrollándose en forma anormal las actividades portuarias por las razones que son del dominio público, lo que se refleja visiblemente en los cuadros estadísticos que se acompaña, donde

podrá observarse que el total del tonelaje exportado alcanza sólo a 54.722 toneladas Las ganancias obtenidas durante el año han sido mejoradas por la circunstancia de haberse obtenido $ 69.461,68 como beneficio por venta y sorteo de títulos públicos de renta.

Se llega en esa forma a una utilidad para el ejercicio, de $ 151.743,95 previa deducción de las sumas destinadas para amortizaciones y previsiones. En el dividendo a distribuir está incluido el importe de m$n. 68.719,12, renta de títulos públicos exenta del gravamen de la Ley N9 11.682. De acuerdo con la resolución del Consejo de la Dirección General del Impuesto a los Réditos de fecha 26 de Febrero de 1942, este importe, que representa cuarenta centavos por acción, se paga libre del Impuesto a los Réditos. Y correspondía a la Asamblea proceder a la elección de cuatro directores titulares y dos suplentes, como también de un síndico titular y dos suplentes, por expiración de sus respectivos mandatos.

| PUERTO SAN NICOLAS- ESTADISTICAS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ejercicios** | **1936/1937** | **1937/1938** | **1938/1939** | **1939/1940** | **1940/1941** | **1941/1942** |
| | | **CIFRAS EN TONELADAS** | | | | |
| **Exportación** | | | | | | |
| Maíz | 875.960 | 371.964 | 508.211 | 235.165 | 9.771 | 24.765 |
| Trigo | 28.552 | 4.980 | 5.503 | 61.166 | 18.958 | 29.673 |
| Lino | 59.455 | 32.498 | 21.447 | 18.517 | 4.540 | 0 |
| Varios | 179 | 203 | 0 | 0 | 0 | 284 |
| Totales | 964.146 | 409.645 | 535.161 | 314.848 | 33.269 | 54.722 |
| | | | | | | |
| **Importación** | | | | | | |
| Arena | 32.857 | 25.746 | 51.073 | 60.016 | 57.109 | 17.293 |
| Pedregullo | | | | | | 800 |
| **Entradas de cereales por** | | | | | | |
| Ferrocarril | 752.593 | 271.791 | 404.712 | 196.577 | 27.018 | 40.979 |
| Camiones | 232.214 | 116.092 | 197.191 | 63.877 | 11.008 | 18.195 |
| Totales | 984.807 | 387.883 | 691.903 | 260.454 | 38.026 | 59.174 |
| | | | | | | |
| **Existencia de cereales en depósito** | | | | | | |
| **al 30 de Junio** | | | | | | |
| | 40.233 | 13.036 | 83.626 | 26.316 | 30.016 | 33.424 |

*Tabla Nº 24*

Proyecto de distribución de utilidades:
Saldo del ejercicio 1940/1941……...$ 10.330,27
Más beneficios realizados en este ejercicio……..……$151.743,95
Total……...…….$162.074,22

El Directorio propone su distribución de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva legal | $7.587,20 |
| 2% al Presidente | $3.034,88 |
| 4% a los Directores | $6.069,76 |
| 1% al Síndico | $1.517,44 |
| $0,80 por acción a los accionistas | $123.000,00 |
| Para cuenta nueva, sujeto al pago del impuesto a los réditos | $11.864,94 |
| Total | $162.074,94 |

*Distribución de utilidades en 1942*

Para entonces, la tranquilidad social parecía alterarse en virtud de la disminución de la actividad portuaria, el desarrollo de las acciones bélicas en Europa y la participación de EE.UU en el conflicto bélico a partir de este año, lo que convertía al tema es una cuestión mundial, que excedía las fronteras de los países europeos. Nadie podía vislumbrar aún, como irían a finalizar estas cuestiones, que además de alterar la paz y el orden mundial, afectaban severamente a las economías de los países periféricos que formaban un engranaje de la maquinaria agroexportadora. Por esos motivos tomaron auge, las ideas de una mayor intervención estatal en ciertas áreas que se consideraban básicas en caso de que la guerra se generalizada al resto del planeta y se consideraban a las mismas como herramientas para resguardo de las riquezas naturales de muchos países.

A nivel local, muchas voces se expresaban en notas y artículos que se publicaban en el diario local EL NORTE. Según Marcelino Marcatelli (1999)[116] *"Otras inquietudes dignas de la cita la constituyen el estudio del vecino Aristides Basaldúa, el informe del ingeniero Waldino Molina del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, el proyecto a favor de la construcción del ferrocarril a La Violeta presentado por el diputado doctor Miguel Olivera Córdoba en la legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Texto del proyecto fue reproducido en 1942 por el "Diario El Norte" con una nota prólogo de nuestra autoría, otro tanto acontece con la labor legislativa del señor diputado José T. Olmos y el apoyo político brindado por el Dr. Vicente Solano Lima en su carácter de Ministro de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. El movimiento liberador no se detuvo, y sumó nuevos esfuerzos: el apoyo en el Congreso de la Nación del Diputado Joaquín Vergara Campos, la actuación de la Comisión de Vanguardia formada por el Señor Intendente Municipal Doctor José Leo Morteo, el Presidente del Centro de Almaceneros Minoristas Señor Francisco Bona, el Presidente del Centro de Fomento del Comercio e Industrias Señor José Faccio y el señor director del Diario "El Progreso" señor Don Eduardo Lazzari; su misión era la entrega de un petitorio al Señor Presidente de la República, doctor Ramón S. Castillo".*

Recién se mencionó al Diputado Nacional Joaquín Vergara Campo, quien tuvo un destacado desempeño en 1941 presentando actuaciones en la Cámara de Diputados de la Nación en favor de la falta de cumplimiento por parte de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, de las especificaciones que debían cumplir y que estaban reflejadas en el pliego de concesión. Estas gestiones ni siquiera llegaron a discutirse en la mencionada Cámara. Pero su accionar no se agotó allí. El legislador perteneciente a la UCR

[116] MARCATELLI Marcelino, (1999) San Nicolás de los Arroyos, su río y sus puertos….Cfr bib dem,ant.

antipersonalista o Alvearista como definen algunos autores y representante de la Provincia de Buenos Aires, tuvo su mandato entre 1940 y 1944, cesando en su banca a raíz del movimiento revolucionario del 4 de Junio de 1943. Igualmente esto no fue escollo para que continuara denunciando esta situación, escribiendo y disertando al respecto como veremos más adelante. Joaquín Vergara Campo, fue un viejo conocido de Vicente Solano Lima (del que también nos referimos en su lucha contra Puerto San Nicolás Sociedad Anónima) y ambos compartieron Cámara de Diputados, por distintas bancadas en 1928.

En relación al estudio de Arístides Basaldúa, un vecino que estuvo relacionado por alrededor de más de treinta años a la actividad portuaria, se trata de una carta que escribió en el año 1943 para ser publicada en el "Diario La Nación" y que nunca llegó a sus páginas. En la misma sostenía:

> *"Poco tiempo después de esa inauguración de obras a constituirse, se inician las tramitaciones por la Sociedad Puerto San Nicolás encaminadas a conseguir la incorporación de los seis embarcaderos con sus 36 canaletas, hasta esos momentos de propiedad particular. Este negociado, tuvo su origen en una versión a mi juicio infundada pero hábilmente difundida. DE QUE A ESOS EMBARCADEROS LES SERIA RETIRADA POR EL GOBIERNO NACIONAL LA CONCESIÓN precaria en virtud de la cual venían actuando y prestando grandes servicios a la producción por tratarse de un Puerto natural, de elevada capacidad de exportación y a la vez sumamente económico. Los propietarios alarmados y atemorizados por ese peligro que de producirse, habría desvalorizado los capitales invertidos allí, optaron por la venta. Por la representación que ejercía en el comercio de exportación en aquellas circunstancias y colocado al margen de la seriedad que pudiera tener tal versión, fui opositor a ese negociado por múltiples razones que , a mi juicio, así lo dije, entre otros fundamentos, AFECTABA INTERESES PRIVADOS QUE CON EL TIEMPO SERIAN TAMBIEN DE ORDEN PÚBLICO. El tiempo me dio la razón –decía Basaldúa- y así lo reconoció un ex vendedor, el Sr. Nicolás Martelli, hombre de negocios de gran moral y capacidad, que aceptó la operación con la mejor intención y el sano propósito de contribuir con su incorporación al Directorio de la Sociedad, a que San Nicolás tuviera un gran puerto, esa fue su manifestación en aquella oportunidad.*
>
> *San Nicolás, ciudad poco afortunada dentro del progreso general del país, tampoco esta vez resultó favorecida con este negociado, por el contrario, ESTE PERMITIÓ DAR VIDA A UNA SOCIEDAD QUE NO HUBIERA PODIDO CONTINUAR O PODIDO SUBSISTIR no haber mediado la adquisición de esos embarcaderos.*
>
> *Durante el trámite de compra de esos embarcaderos se dio comienzo a la construcción de la primera sección. Lo que hoy se denomina Puerto Nuevo, sección que según tengo entendido no llegó a terminarse totalmente hasta el día de hoy".*

Se sostiene que durante los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) "el 99% de la exportación corresponde a los puertos de ultramar y el uno restante, a los puertos marítimos de la costa sud atlántica; de aquella proporción corresponde el 28 % al puerto de Buenos Aires, el 26 % al de Rosario y el 11 % al de Bahía Blanca". (ORTIZ Ricardo M. 1943). Ya en el año 1944, se afirmaba públicamente en San

Nicolás que no se había terminado el tramo de 300 metros del muelle aún cuando a esa altura de la concesión (40 años después) debían existir dos mil metros completos.

Siguiendo con la carta de Basaldúa en relación al Puerto Nuevo:

> *"Su construcción fue mala, deficiente y sin la técnica que exigían las funciones a que estaba llamado ese Puerto de exportación e importación, deficiencias y errores de construcción al margen de toda verdadera técnica, lo que puedo afirmar con toda verdad por haberlo oído de mi ya extinto amigo Sr. Ingeniero Waldimiro Molina, a cargo de la inspección DE ESAS OBRAS EN REPRESENTACIÓN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN QUIEN ACTUÓ EN TAL CARÁCTER EN CONSTANTE PROTESTA EN VIRTUD DE QUE ESAS CONSTRUCCIONES NO SE AJUSTABAN A LAS CONDICIONES Y PLANOS APROBADOS". Más adelante al referirse al Puerto Nuevo dice: Ha quedado reducido a una mala y deficiente séptima sección de los embarcaderos y aislada de estos por gran distancia. Han transcurrido más de cincuenta años a partir de la constitución de la Sociedad Puerto San Nicolás en el año 1888 y en ese medio siglo esa Sociedad al parecer considera haber cumplido con la ley de concesión con las obras que están a la vista."*

El Diario El Norte, en su edición del 14 de Febrero de 1943 publica una nota titulada "La fiscalización de nuestro puerto" por la que la población de San Nicolás había recibido en su momento con verdadero júbilo, la actividad intervencionista del Estado en la cuestión portuaria y específicamente en su acción contra la Sociedad Puerto San Nicolás y creían que las mismas desembocarían en poco tiempo en la caducidad de la concesión del puerto y su posterior nacionalización. Sin embargo, el suelto periodístico llama la atención de la opinión pública, al respecto de que ninguna de las instituciones representativas de la ciudad, se habían dirigido a las autoridades nacionales para expresarles su apoyo y felicitación. Destacan que la ocasional apatía, tiende a explicar muchas situaciones que no deberían ser tales y alienta a que en los próximos días, estas entidades den a conocer su posición ante el acontecimiento que les preocupa a vastos sectores de la sociedad local.

La lucha encarada por Arístides Basaldúa, no se limitaba solamente a enviar notas o cartas al Diario "La Nación". También envío misivas al Diario "La Prensa" la que condicionó su publicación a que la misma sea publicada como trabajo del diario, a lo que su autor se negó rotundamente. En el escrito a "La Prensa" sostuvo:

> *"En los primeros meses del año actual (1944) después de laboriosas gestiones para llegar a obtener de la Sociedad Puerto la tierra indispensable para la instalación de una importante industria con un capital de varios millones de pesos, empresa que daría ocupación a millares de obreros, debió desistirse de esa iniciativa cuando ya se consideraba terminada la negociación, EN VIRTUD DE EXIGENCIAS DE ULTIMO MOMENTO PRESENTADAS POR LA EMPRESA PORTUARIA QUE SE ESTIMARON INACEPTABLES".*

Se ignora cuál habría sido la importante industria que *"daría ocupación a millares de obreros"*, pues el proyecto siderúrgico del Gral. Manuel Nicolás Savio fue presentado recién un par de años después (lo

presenta en 1946 y se aprueba en 1947). No se descarta también que los empresarios e intelectuales que integraban la entonces Comisión Pro Radicación Industrial en San Nicolás, hayan tenido conocimiento de la elaboración de este proyecto (al cual comúnmente se lo mencionaba como una planta de hojalata) y previeron que el mismo pudiera disponer de un espacio geográfico sobre las costas del Paraná, en el Partido de San Nicolás. Más allá de esta noble intención, los estudios posteriores realizados por el Ing. Buitrago y otros ingenieros, consideraron adecuadas las tierras de Punta Argerich en el vecino Partido de San Nicolás, para la radicación de la empresa SOMISA aún cuando las propiedades en la costa de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima ya estaban en poder estatal.

Desde hacía décadas el Estado se había constituido en un simple garante de las inversiones de capital extranjero y de las empresas privadas (como la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás) que se dedicaban a grandes obras (expansión del ferrocarril, construcción de muelles, etc.) en las cuales ellos por cuestiones ideológicas o pragmáticas, no estaban interesados en asumir. *Por entonces La actividad estatal, en cuanto a la construcción, mantenimiento y explotación y explotación de las instalaciones portuarias, dependía de la Dirección de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Publicas* (en adelante, MOP).[117]

> *"Del problema de los fletes al problema portuario: legislación y política marítima en el gobierno de Ramón Castillo: Sería durante el gobierno del presidente conservador Ramón S. Castillo, cuando se producirían los primeros avances del Estado en la elaboración de una política marítima nacional. Asumiendo la presidencia, tras el licenciamiento del presidente Roberto Ortiz el 3 de julio de 1940, el Dr. Castillo profundizaría en un primer momento la política neutralista de la Argentina frente a la contienda bélica mundial. Este político conservador, que debió hacer frente a la profunda tensión entre aliadófilos y neutralistas, chocaría con un problema socioeconómico mucho más importante. Como en la primera guerra mundial, la Argentina enfrentaría nuevamente el problema del aislamiento y el mantenimiento de los flujos comerciales. En tal sentido la elaboración de una política nacionalista se impondría como una necesidad, antes que producto de una política económica predeterminada, signada por la coyuntura internacional. Tanto la creación de la FME (Flota Marítima del Estado) así como la nacionalización del Puerto de Rosario marcaron el inicio de la preocupación estatal en el área. Como ya señaláramos, la creación de la FME creemos que no puede ser visualizada como el resultado de una planificación política por parte del gobierno. El inicio de la FME está marcado por la Ley 12.736 promulgada el 10 de octubre de 1941, por la cual se aprobaba el convenio de adquisición de 16 buques mercantes italianos refugiados en Buenos Aires desde el inicio de la guerra. La compra de los buques no generó importantes discusiones entre los legisladores. Si bien se reconocía que la compra obedecía a las necesidades del comercio exterior, en ningún momento esta ley daba por sentado la formación de la FME (Las discusiones entre los legisladores se ciñeron a las restricciones que Italia imponía al uso de las embarcaciones. El convenio imposibilitaba el uso de los barcos para el comercio con aquellos países en guerra con Italia), aunque sí estuviera el tema presente en el debate".*[118]

[117] LADEUIX Juan Iván. (2009) Cfr bib.dem.ant..
[118] LADEUIX Juan Iván. Cfr Bib.dem.ant.

Durante el mes de Agosto de 1942, el Presidente Castillo firmó un decreto mediante el cual se declaraban los puertos nacionales como "zona militar", y se estableció un registro obligatorio de los trabajadores que allí se desempeñaban. Las luces de alarma en la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás se encendieron a partir del 11 de Octubre de 1942 cuando se nacionaliza el Puerto de Rosario. Se estaba poniendo en marcha una nueva concepción sobre la importancia de los puertos como centros productivos y estratégicos del país. LADEUIX (2009) profundiza allí en su trabajo;

> *"El punto culmine del amparo estatal a la S. A. Puerto Rosario estuvo representado por el llamado "Decreto -Convenio" de 1935. A pesar de los recurrentes problemas, desde 1931 los representantes de la primera reclamaban rediscutir los términos del contrato. Agustín P. Justo promulgó un decreto que establecía fuertes reformas a la ley Nº 3885 e introducía un nuevo convenio entre las partes. Mediante el mismo se le permitía realizar a la compañía una serie de operaciones que la convertirían en acreedora del Estado: se autorizaba el derecho de emitir obligaciones de déficit, prorrogando la posesión del Puerto hasta el momento en que fueran saldadas; se reinterpretan los valores expuestos en la ley original y por último se le permitía a la empresa sumar, al 40% de las entradas brutas que le correspondía, el déficit de las obligaciones emitidas. Este convenio le permitió a la empresa percibir, desde 1935 hasta 1941, 107 millones de pesos en lugar de los 42 millones que le habrían correspondido según el contrato de 1902. El convenio de 1935 fue anulado por Ramón Castillo el 28 de enero de 1942 (Decreto nº 112.427/42, Tomo II.) dando así los primeros pasos hacia la nacionalización del puerto. Con la convicción de tomar posesión del puerto, en Marzo Castillo ordenó la conformación de una "Comisión Asesora del Poder Ejecutivo en los Asuntos relacionados con la concesión del Puerto Rosario". La misma recuperaría la denuncia al convenio de 1935, señalando su ilegalidad, a la vez que responsabilizaba a la empresa del crecimiento de los puertos vecinos y recomendaba dar curso a la nacionalización. La empresa antepondría una demanda judicial, argumentando que no se habían alcanzado las compensaciones necesarias para la recesión del contrato. El gobierno respondería a través de una presentación del Dr. Bernardo Vela Irigoyen, procurado del Tesoro, quien sostenía que: "La empresa pretende que se le entregue cien millones de pesos sin derecho a discutir sus cuentas; y es inadmisible que esta compañía extranjera, cuya solvencia material se desconoce y cuyos procedimientos están en tela de juicio ante la opinión pública del país, exija este pago como condición." (La Nación 17/10/42). El 11 de octubre de 1942 el gobierno informó a través de los medios de comunicación que tomaría posesión de las instalaciones portuarias el 16 de ese mismo mes. Al llegar el día se realizó en Rosario un multitudinario acto, encabezado por Castillo, el Ministro de Obras Pública Salvador Oría y el Ing. Humberto Meoli, Director de la DNNP. A pesar de la renuencia de los representantes de la empresa (Según la crónica periodística, en el momento de la toma de posesión sucedió lo siguiente: "…En nombre de la sociedad del puerto, el ingeniero Andrés Stevenín formuló su protesta y su negativa a entregar y dar posesión del puerto al Estado, por entender que, de acuerdo con el artículo 63 del contrato, no había terminado la concesión. El ingeniero Meoli*

*expresó que consideraba improcedente la negativa y añadió que, de acuerdo con las amplias facultades conferidas, tomaría posesión por la fuerza, en defensa de los derechos e intereses de la Nación. Como el ingeniero Stevenín insistiera en su negativa, el subprefecto marítimo, Capitán de Fragata Carlos R. Rufino, le intimó la entrega del puerto, expresando entonces el representante de la empresa que accedía a ello, cediendo a la violencia y haciendo responsable a la Nación por los daños y perjuicios que el hecho ocasionaba"(Ibídem.) La posesión del puerto y de los elevadores de granos fue presentada por el gobierno como una clara defensa de los intereses nacionales. Así lo expresó el Ministro Oría: "Las organizaciones portuarias pertenecen a la categoría de funciones irrenunciables por el Estado. Son válvulas del comercio internacional, y coordinadas con los medios de comunicación interna regulan la vida económica de la Nación. Las cesiones o el arrendamiento de los puertos implican una desintegración de las funciones de gobierno. La cesión de los puertos por la Nación me ha permitido decir alguna vez que equivale a la pérdida de las manos en la persona física […] Los beneficiarios de ayer ven cesar el largo período de sus beneficios y los perjudicados en la pretérita convención ven terminada desde ahora su larga jornada de pérdidas." ("Palabras del Dr. Oría", Ibídem.) Rosario se convertía así en el primer puerto nacionalizado, lo cual no pondría fin a los problemas administrativos y de infraestructura del mismo. La organización de la administración de este puerto mostraría la recurrente superposición de agencias estatales. El puerto de Rosario pasaría a depender del Ministerio de Hacienda, que se encargaría del manejo de recursos y la contratación del personal. No obstante se delegaba el mantenimiento y la construcción de las obras a la DNNP."*

El 20 de Octubre de 1942 como era de esperarse, Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, emitió la circular Nº 30 que decía:

"Con motivo de la toma de posesión del Puerto de Rosarlo por parte del Superior Gobierno de la Nación y el consiguiente cambio de tarifas, esta Sociedad comunica a los señores Exportadores y Agentes Marítimos que en nuestro Puerto de San Nicolás mantendrán en rigor as tarifas anteriores. En lo que respecta al servicio de embarque, esta Sociedad continuará prestándolo también a la tarifa anterior de m$n 1,00 la tonelada, pudiendo los exportadores optar por efectuarlo con su propio personal en la forma acostumbrada hasta la fecha, en cuyo caso se les concederá una bonificación de m$n 0,40 la tonelada" Firmaba la misiva René Baccani Gerente.

El 4 de Junio de 1943, se produce un Golpe de Estado, que derroca al Vicepresidente Castillo quien se encontraba a cargo de la Presidencia de la Nación. En la historiografía moderna se toma al mismo, como el fin de la Década Infame (1930-1943) en la que los negociados económicos y el fraude electoral regían la vida de los argentinos. También es justo decir que por fuerza de las circunstancias externas, durante esa etapa se estaba comenzando a despedir al modelo agroexportador de país que desde 1880 se venía desarrollando y la industrialización por sustitución de importaciones iba ganando terreno. Pero este desarrollo tenía sus propias limitaciones. Hacían falta capitales, mano de obras especializadas y manufacturas para levantar una industria inexistente. Y para eso, las divisas del agro eran sumamente importantes. El inicio de la 2da Guerra Mundial y la creencia en la generalización de la misma, por parte de las FF.AA impulso este movimiento militar que tomó las riendas de Argentina en un momento sumamente crítico.

Se sostiene que una de las principales características de este nuevo golpe militar fue su contenido autoritario y anticomunista. El sector obrero se había incrementado en los últimos años, en un marco cada vez mayor de conflictividad y fuerte peso social. Se había iniciado en el país un proceso que se denominó de nacionalización y el nuevo régimen parecía decidido a continuar con el mismo. Junto a la Flota Mercante del Estado, los puertos seguían en el lugar de importancia cada vez mayor en virtud de la trascendencia que tenía para el país el comercio exterior principalmente de granos. Apenas un mes y días después de asumir el Gral. Pedro Pablo Ramírez, sanciona el decreto Nº 1860 colocando a los puertos bajo su fiscalización. La entonces Dirección Nacional de Navegación y Puertos podían fiscalizar periódicamente todos los puertos concesionados, observar su mantenimiento e instalaciones además de aconsejar o no, la revocatoria de los contratos de concesión por falta de cumplimento. Queda demostrada la prioridad que significaba este tema para el nuevo gobierno, el dictado en un año de tres decretos regulatorias de dicha actividad: 1.860/43, 3.388/43 y 10.059/43.

Hay autores que sostienen que así se iniciaba el proceso de nacionalización aunque el mismo no pasaba por un hecho formal (LADEUIX Juan Iván, 2009)[119]. Pero se destaca aquí la aparición del Estado interventor que incluso establecía un plazo definitivo para la monopolización de los puertos. El control estatal aumentaría más y en Noviembre de 1943 se modifica el decreto Nº 21.566 estableciendo nuevas pautas en lo referente a las concesiones de guinches donde el Estado podía obligar a las empresas concesionadas a realizar este trabajo sin costo.

El informe de la Sociedad Puerto es lapidario al respecto.[120] Manifiestan que las actividades portuarias continuaron desarrollándose en forma harto precaria, en razón de la situación por la que atraviesa el tráfico internacional. Cabe señalar que el tonelaje que figura en el cuadro de estadísticas como exportado, ha salido del puerto en lanchas, vagones o camiones, en su totalidad para consumo interno y por consiguiente a tarifa reducida. Puede observarse en consecuencia, la gravedad de la crisis y el impacto fuertísimo que sufre un Puerto que otrora aportaba una importante suma de toneladas de exportación.

La utilidad para el ejercicio considerado, previa deducción de las sumas destinadas a amortizaciones y previsiones, importa la suma de $ 152.435,07, que el Directorio propone se distribuya según el proyecto inserto a continuación. La Asamblea de Accionistas debía además elegir un director titular y un síndico titular y dos suplentes, por expiración de los respectivos mandatos.

El proyecto de distribución de utilidades era el siguiente:
Saldo del beneficio 1941-1942……..…..$11.864,94
Más beneficios realizados en este ejercicio…….……$ 152.435,07
Total…….$ 164.300, 07

El directorio propuso su distribución de la siguiente forma:

[119] LADEUIX Juan Iván. **Descubriendo los puertos. Apuntes sobre la legislación marítima y la regulación del sistema portuario argentino, 1941-1949**. REMS Año 2 N´º 2 Noviembre del 2009.
[120] Memoria y Balance Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, presentado a los accionistas en la Asamblea General Ordinaria del 27 de Agosto de 1943

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva legal | $7.621,75 |
| 2% al Presidente | $3.048,70 |
| 4% a los Directores | $6.097,40 |
| 1% al Síndico | $1.524,35 |
| $0,80 por acción a los accionistas | $132.000 |
| Para cuenta nueva, sujeto al pago del impuesto a los réditos | $14.007,81 |
| Total | $164.300,01 |

*Distribución de utilidades en 1943*

Algo llamativo en la presentación de esta Memoria y Balance, es la aparición de una leyenda junto al rendimiento de activos, pasivos, debe y haber que dice. "Autorizada por el Poder Ejecutivo el 31 de Agosto de 1889. Inscripta en el Registro Público de Comercio el 24 de Septiembre de 1889". Puede entenderse la aparición de la misma, en un marco de cuestionamiento social y de desconocimiento público de los derechos obtenidos décadas atrás como así también de registro de antecedentes ante un futuro incierto.

Algo que es notable destacar es que las autoridades surgidas de la Revolución de 1943 decidieron la construcción de la línea ferroviaria de Pedro Vargas a Malargûe en la Provincia de Mendoza. Actualmente puede encontrarse información que indica: *"La estación PEDRO VARGAS es una estación de empalme del ramal troncal BS. AS. SAN RAFAEL con el ramal a MALARGÜE. Los servicios de trenes se hacían desde Pedro Vargas hasta Malargüe combinando con el tren que desde Bs. As. se dirigía a San Rafael. El kilometraje del ramal Pedro Vargas a Malargüe se cuenta desde la estación SAN RAFAEL, es decir, esta estación es el km 0, siendo Pedro Vargas el kilómetro 20.*

Por aquellos años, la Argentina no poseía una industria siderúrgica importante (solamente Altos Hornos Zapla) y no producía rieles ferroviarios, como sí lo logró años más tarde con SOMISA. En consecuencia para llevar a cabo ésta acción, ordenó desmantelar lo que había de la línea de San Nicolás a Gral. Arenales y los rieles y demás se emplearon en esta nueva línea entre los años 1943/1944.[121]

Recordemos que el proyecto nunca alcanzó a ser finalizado y solamente se habían construido 20 Km de vías férreas desde el Puerto de San Nicolás hasta las proximidades de las estaciones de Rojo-Erezcano (ver mapa reproducido anteriormente) Los concesionarios de los Ferrocarriles existentes veían con malos ojos este intento y las instalaciones terminaron siendo adquiridas por el Estado. *"El FFCC San Nicolás a Gral. Arenales partía desde el Puerto de San Nicolás paralelo a calle Menéndez (pasaba al costado del actual cruce de Rutas 188 y Gral. Savio), después en una gran curva se colocaba paralelo al actual FFCC Mitre hacia Buenos Aires y posteriormente por una gran ese, se ubicaba transversal a las vías del actual FC Mitre pasando debajo del puente ferroviario con rumbo aproximado a La Violeta. Aún en Noviembre 2018 existía este pasaje en el puente antes del arroyo Ramallo, un vecino nacido en el año 1925 con actuales 93 años totalmente lucido que vivía a unos 500 metros de dicho cruce y que transitaba regularmente por esos parajes me confirmo efectivamente que el recorrido de las vías pasaban por ese lugar y que pudo ver el desmantelamiento efectuado y que se comentaba en esa época que algunos chatarreros de la zona se habrían hecho su Agosto como se dice habitualmente. Actualmente se visualizan restos de vías del antiguo ramal secundario del FCCA (Actual Mitre), que iba al Puerto cruzando la Avenida Savio pasando la estación de servicio Shell y antes del Hotel Colonial".*[122]

[121] Ruddy Gigli, Cfr, bib dem. Ant.

Hay autores que sostienen que en San Nicolás para 1943, "los datos de la Dirección General de Rentas de la provincia de Buenos Aires nos hablan de 584 comercios y 164 industrias. Había, por ejemplo, 14 establecimientos dedicados al rubro alimentos-bebidas; 5 al insecticida; 2 a la elaboración de jabón y velas; 2 a los mosaicos, etc. Y también el comercio estaba viviendo un importante auge. Por entonces se produce la instalación de dos industrias de gran magnitud. La primera, correspondía a la Asociación de Cooperativas Argentinas que comprendía la elaboración de aceites comestibles, harinas alimenticias y otros derivados; la segunda era la Alcoholera, ubicada en predios aledaños al Puerto local, que comenzó a construirse en 1947."[123]

La zona bajo la jurisdicción de la Aduana de San Nicolás abarcaba entonces por vía fluvial, una extensión aproximadamente de 30 km, determinada a su derecha por el arroyo del Medio hasta el arroyo Carpincho, a la izquierda la entrada de la laguna del Talar, hasta el extrema sudeste de la isla Las Hermanas, Arroyos Lechiguanas y Agua Negra, estando su vigilancia a cargo de personal especializado en la materia, a cuyo servicio se hallaba una veloz y moderna lancha de patrullaje. En cuanto a la percepción de la renta por parte de este organismo, durante la década de 1940, adquiere características agudas y particulares en razón de la anormalidad imperante como consecuencia de la guerra mundial. Particularmente entre 1940 y 1944, adquiere su nivel más bajo en 1941 con una recaudación aduanera por distintos conceptos de $ 2.375,87 cifra que comprada con la del año 1937, que fue de $ 127.419,75 muestra claramente la paralización casi total de las actividades portuarias ya señaladas.

Al año siguiente (1944) el gobierno toma una serie de medidas en relación a los puertos que se consideran fiscalizadoras además de acrecentar el papel del Ministerio de Obras públicas. Un nuevo reglamento para la utilización de las riberas y puertos de Tigre y San Fernando tiene nacimiento en Mayo, dejando sin efecto las concesiones dentro de esas áreas (Decreto Nº 11.964/44).

| **PUERTO SAN NICOLAS. ESTADISTICAS** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ejercicios** | **1937/1938** | **1938/1939** | **1939/1940** | **1940/1941** | **1941/1942** | **1942/1943** |
| | | **CIFRAS EN TONELADAS** | | | | |
| **Exportación** | | | | | | |
| Maíz | 371.964 | 508.211 | 235.165 | 9.771 | 24.765 | 50.135 |
| Trigo | 4.980 | 5.503 | 61.166 | 18.958 | 29.673 | 10.956 |
| Lino | 32.498 | 21.447 | 18.517 | 4.540 | 0 | 21.131 |
| Varios | 203 | 0 | 0 | 0 | 284 | 3.341 |
| Totales | 409.645 | 535.161 | 314.848 | 33.269 | 54.722 | 85.563 |
| | | | | | | |
| **Importación** | | | | | | |
| Arena | 25.746 | 51.073 | 60.016 | 57.109 | 17.293 | 6.739 |
| Pedregullo | | | | | 800 | 1.067 |
| **Entradas de cereales por** | | | | | | |
| Ferrocarril | 271.791 | 404.712 | 196.577 | 27.018 | 40.979 | 64.654 |
| Camiones | 116.092 | 197.191 | 63.877 | 11.008 | 18.195 | 61.405 |
| Totales | 387.883 | 691.903 | 260.454 | 38.026 | 59.174 | 126.059 |
| | | | | | | |
| **Existencia de cereales en depósito** | | | | | | |
| **al 30 de Junio** | | | | | | |
| | 13.036 | 83.626 | 26.316 | 30.016 | 33.424 | 73.037 |

*Tabla Nº 25*

[122] El aporte de Ruddy Gigli estaba basada de documentación del Museo de La Ciudad de San Nicolás, del libro San Nicolás de los Arroyos 250 Años, de la Revista Todo Trenes N° 36 y 94 (Artículos de los Sres. Jorge Waddell y Sergio García), de los B.O.(Boletines Oficiales), de varias páginas de Internet, etc.

[123] ANDRIN Alejandro, **CAYETANO CAVALLI Visionario y realizador** Gráfica Industrial, San Nicolás, 2012.

Por entonces era Comisionado Municipal el Dr. Ismael Passaglia, y el gobernador era el Interventor Federal Juan Carlos Sanguinetti. El 20 de Agosto de ese año, le fue concedida una audiencia por parte del Ejecutivo Nacional al periodista nicoleño Eduardo Lazzari quien elevó una carpeta dónde se trataba el tema del Puerto de San Nicolás. Cinco días más tarde, se realizaba la Asamblea General Ordinaria por parte de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima en la cual se da a conocer la Memoria y Balance correspondiente al ejercicio vencido el 30 de Junio de ese año. Es de imaginar el clima que puede haber imperado en el seno la misma, sabiendo de la marcha del conflicto mundial, que afectaba el comercio exterior argentino y las acciones desplegadas por los últimos gobiernos nacionales que iban en la dirección del control de los puertos, su tráfico y comercio exterior. Algo de esto se estaba expresando en el derrumbe del valor reconocido a las acciones de ésta empresa.

El escueto informe[124] manifiesta que las actividades portuarias, como en años anteriores, continuaron realizándose en forma harto precaria, por las razones que eran del dominio público. Esta situación se ha traducido en una apreciable reducción del tonelaje embarcado, el que por otra parte salió del Puerto de San Nicolás en lanchas, vagones o camiones, exclusivamente para consumo interno y en consecuencia a tarifa reducida. Además expresaba que por resolución de la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, celebrada el 27 de Agosto de 1943, las cuentas denominadas "Fondo de Previsión para Reparaciones y Mejoras" y "Fondo de Renovación" (Puerto Nuevo, Zona Franca y Antiguos Embarcaderos), fueron unificadas en una sola, llamada Reserva Extraordinaria. Como en años anteriores, en que estas previsiones se aumentaban anualmente con sumas resueltas por el Directorio con cargo a la cuenta de Ganancias y Pérdidas, en este ejercicio se asignó un total de $ 50.000,00 para este fin. El Directorio creyó conveniente además crear una previsión para Leyes Sociales, incluyendo entre estas a la ley Nº 11729 (la ley nº 11729 que reglamentó la indemnización por despido y la licencia frente a enfermedades y accidentes entre los trabajadores del sector mercantil) destinándose para ello una suma de $ 5.000,00. Los beneficios para el ejercicio vencido, una vez deducidas las sumas con destino a amortizaciones y previsiones ya citadas, dejan una utilidad neta de $151.796,09, cuya distribución este Directorio propone se realice de la siguiente manera:

Saldo del ejercicio anterior……..……..…….$14.007,81
Más beneficios realizados en este ejercicio……..……$ 151.796,09
Total……..…$ 165.803,90

A distribuir de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% a la reserva legal | $7.589,90 |
| 2% al Presidente | $3.035,92 |
| 4% a los Directores | $6.071,84 |
| 1% al Síndico | $1.517,96 |
| $0,80 por acción a los accionistas | $132.000.00 |
| Saldo a ejercicio siguiente | $15.588,38 |
| Total | $165.803,90 |

*Distribución de utilidades en 1944*

Firmaban el documento, Síndico Juan A. Garay, Presidente Ernesto Aguirre

[124] Memoria y Balance de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, , 25 de Agosto de 1944, presentado en la Asamblea de Accionistas sobre el ejercicio económico al 30 de Junio de ese año.

| PUERTO SAN NICOLAS. ESTADISTICAS | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ejercicios** | | **1938/1939** | **1939/1940** | **1940/1941** | **1941/1942** | **1942/1943** | **1943/1944** |
| | | **CIFRAS EN TONELADAS** | | | | | |
| **Exportación** | | | | | | | |
| Maíz | | 508.211 | 235.165 | 9.771 | 24.765 | 50.135 | 1.747 |
| Trigo | | 5.503 | 61.166 | 18.958 | 29.673 | 10.956 | 29.292 |
| Lino | | 21.447 | 18.517 | 4.540 | 0 | 21.131 | 38.069 |
| Varios | | 0 | 0 | 0 | 284 | 3.341 | 7.001 |
| Totales | | 535.161 | 314.848 | 33.269 | 54.722 | 85.563 | 76.109 |
| | | | | | | | |
| **Importación** | | | | | | | |
| Arena | | 51.073 | 60.016 | 57.109 | 17.293 | 6.739 | 17.846 |
| Pedregullo | | | | | 800 | 1.067 | 351 |
| **Entradas de cereales por** | | | | | | | |
| Ferrocarril | | 404.712 | 196.577 | 27.018 | 40.979 | 64.654 | 3.576 |
| Camiones | | 197.191 | 63.877 | 11.008 | 18.195 | 61.405 | 2.600 |
| Totales | | 691.903 | 260.454 | 38.026 | 59.174 | 126.059 | 6.176 |
| | | | | | | | |
| **Existencia de cereales en depósito** | | | | | | | |
| **al 30 de Junio** | | | | | | | |
| | | 83.626 | 26.316 | 30.016 | 33.424 | 73.037 | 1.067 |

*Tabla Nº 26*

El 8 de Mayo de 1945 culminaba la Segunda Guerra Mundial en Europa y continuó en Asia hasta el 15 de Agosto, cuando Japón aceptó la renuncia incondicional. A principios de este año, el gobierno militar se mostraba dispuesto a normalizar institucionalmente al país. Para Junio la oposición política se aglutina organizando lo que se llamó Coordinación Democrática. La integraban entre otras fuerzas la UCR, el Partido Socialista y el Partido Comunista. Pedían el retiro del gobierno y el mismo en el mes de Agosto realiza la convocatoria electoral.

En plena efervescencia política, el 24 de Agosto de 1945 se realizó la Asamblea de Accionistas de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima brindando informaciones sobre el ejercicio vencido al 30 de Junio pasado. Y allí llegaron las alarmantes noticias. La Comisión Nacional de Granos y Elevadores había iniciado ante el Juzgado Federal a cargo del Dr. Gaché Pirán, secretaría Bordelois, un juicio de expropiación de uso por dos años de los galpones e instalaciones de esta Sociedad, en base al Decreto del P. E. de fecha 20 de Abril de 1944; el Directorio había adoptado las medidas legales tendientes a asegurar la defensa de sus intereses sociales.[125]

Además expresa que con fecha 15 de Diciembre de 1944, la citada Comisión tomó posesión judicial de las instalaciones de almacenamiento, recepción y embarque de granos y esta circunstancia había incidido en forma notable en su renglón de recaudaciones, por cuanto no pudo percibirse durante todo el ejercicio ingreso alguno por concepto de almacenaje y uso de instalaciones, ni todavía se había dispuesto de la suma

[125] Memoria y Balance de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, presentado en la Asamblea de accionistas el 24 de Agosto de 1945. Informando sobre sus actividades al cierre del 30 de Junio de dicho año.

consignada en el juicio por la Conagranel. Continúaba el informe manifestando que el movimiento -impreso por dicha Comisión al puerto como podrá observarse en el cuadro estadístico que se ilustra- había sido muy reducido y de muy poca importancia en cuanto a las recaudaciones de esta Empresa por concepto de tracción y derechos de vapores. Es así que, las ganancias de este ejercicio provenían en su mayor parte de ingresos ajenos a la explotación portuaria, conforme a los rubros respectivos que figuran en el cuadro demostrativo –de Ganancias y Pérdidas- y estos beneficios son tan exiguos, que no les permitió ese año hacer reserva alguna.

| **PUERTO SAN NICOLAS. ESTADISTICAS** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ejercicios** | | **1940/1941** | **1941/1942** | **1942/1943** | **1943/1944** | **1944/1945** |
| | | | | | | |
| **Exportación** | | | | | | |
| Maíz | | 9.771 | 24.765 | 50.135 | 1.747 | 48.435 |
| Trigo | | 18.958 | 29.673 | 10.956 | 29.292 | 500 |
| Lino | | 4.540 | 0 | 21.131 | 38.069 | 1.429 |
| Varios | | 0 | 284 | 3.341 | 7.001 | 0 |
| Totales | | 33.269 | 54.722 | 85.563 | 76.109 | 50.364 |
| | | | | | | |
| **Importación** | | | | | | |
| Arena | | 57.109 | 17.293 | 6.739 | 17.846 | 14.025 |
| Pedregullo | | | 800 | 1.067 | 351 | 672 |
| Varios | | | | | | 2531 |
| Totales | | 38.026 | 59.174 | 126.059 | 6.176 | 17.228 |
| **Entradas de cereales por** | | | | | | |
| Ferrocarril | | 27.018 | 40.979 | 64.654 | 3.576 | 15.485 |
| Camiones | | 11.008 | 18.195 | 61.405 | 2.600 | 47.020 |
| Totales | | 38.026 | 59.174 | 126.059 | 6.176 | 62.505 |
| | | | | | | |
| **Existencia de cereales en depósito** | | | | | | |
| **al 30 de Junio** | | | | | | |
| | | 30.016 | 33.424 | 73.037 | 1.067 | 12.961 |

*Tabla Nº 27*

Firmaban estos documentos, el Síndico Juan A, Garay, y el Presidente Ernesto Aguirre.

El proyecto de aplicación de utilidades era el siguiente:
Saldo del ejercicio 1943/1944…….$ 15.588,38
Más beneficios realizados en este ejercicio……..……..$ 69.221,71
Total……...…$ 84.818,09

El Directorio propuso su distribución de la siguiente forma:

| | |
|---|---|
| 5% al Fondo de reserva legal | $3.461 |
| 2% al Presidente | $1.384,59 |
| 4% a los Directores | $2.769,19 |
| 1% al Síndico | $692,30 |
| $0,45 por acción a los accionistas | $74.259,00 |
| Saldo a ejercicio siguiente | $2.260,52 |
| Total | $84.818,09 |

*Distribución de utilidades en 1945*

Todos ya conocen los sucesos que ocurrieron a partir de Octubre de 1945 y que llevaron a la Presidencia de la Nación a Juan Domingo Perón en Febrero de 1946.

En la ciudad de San Nicolás, se había producido un fuerte quiebre en las principales fuerzas políticas tradicionales a partir de 1943. Por un lado, el radicalismo estaba dividido en personalistas y anti personalistas. Entre los primeros se encontraba el Dr. Román Alfredo Subiza, quien tuvo fuertes enfrentamientos con los radicales antipersonalistas como Salvador Córdova, hijo de los fundadores del establecimiento fabril de "La Emilia" y con los conservadores representados por Vicente Solano Lima (Director del Diario El Norte de San Nicolás). El peronismo se iba formando en torno a la figura del entonces Coronel Perón, Secretario de Trabajo y Previsión de la Nación quien conoció a María Eva Duarte, luego del terremoto de San Juan (15 de Enero de 1944).

La Revolución de 1943 colocó como interventor en la Provincia de Buenos Aires al Dr. Juan Atilio Bramuglia. Por aquellos años, el Dr. Román Subiza estrecha vínculos con Juan Duarte y por su intermedio conoce a María Eva Duarte y al Coronel Juan Perón. En 1945 es elegido Intendente Municipal pero inmediatamente, fue convocado por el flamante Presidente para ocupar la Secretaría de Asuntos Políticos de la Nación (algo así como el actual Ministerio del Interior). Desde ese lugar, Subiza junto al Gral. Manuel Nicolás Savio a quien conoció cuando el militar era jefe en el regimiento militar de la ciudad, comenzaron a considerar el establecimiento de una *"planta de hojalata"* -como le decían los que ignoraban la magnitud del proyecto y su importancia estratégica- en la zona de San Nicolás o sus alrededores. Por otra parte, en la ciudad, se había constituido ya en 1942, una Comisión Pro Radicación de Industrias integrado por notables industriales de la zona como J. Salvador Córdova (La Emilia, Ind. Text. S.A.),Cayetano Cavalli (Banco Español) y otros. Esta comisión trasladó a las autoridades respectivas la problemática del puerto de San Nicolás que consideraban languidecía por su inactividad, esfuerzo al cual se sumaron intelectuales como Lázzari y figuras del quehacer local.

La preocupación local, era una muestra más del contexto por el que atravesaban las ciudades portuarias en aquellos años de guerra. Indudablemente la opinión pública quería ver progresos, después de tantos años de debacle económica en virtud de las consecuencias de un modelo económico que estaba atado a los vaivenes del capitalismo internacional y de las decisiones o conflictos que envolvían a las grandes potencias o metrópolis. El escaso movimiento portuario por las condiciones que ya se explicaron anteriormente, hizo que se alimentara la creencia dominante de que el Estado podría dinamizar un sector económico que se consideraba estratégico e importante por aquellos años.

Durante los primeros días de 1945, la Junta Reguladora de la Producción Agrícola ordenó que se proceda al desgrane de 30.000 toneladas de maíz de la cosecha 1943/44 correspondiente al Partido de San Nicolás. El producto, sostienen las noticias del Diario El Norte de la fecha, sería entregado a la Comisión

Nacional de Granos y Elevadores para que luego sea derivado al Puerto local y se proceda a depositarlo allí. La noverdad es que dicha acción desembocaría en el empleo de gran cantidad de trabajadores y obreros de la ribera y que llevaban cerca de tres años de labores paralizadas. Todo esto, se originaba en que la Justicia Federal le había dado la posesión de esas instalaciones (silos y galpones del Puerto) a la Comisión de Granos. La decisión judicial fue adoptada por el Juez Federal de Buenos Aires Belisario Gache Pirán. Las acciones ejecutivas estaban a cargo del Presidente de la Comisión Nacional de Granos y Elevadores Julio César Urien. La expropiación de esos silos y galpones fue de carácter temporario y se estipulaba que duraría dos años. La noticia de estas acciones por parte del Estado Nacional, lleno de júbilo a la opinión pública local. El Centro de Fomento del Comercio e Industria local envió notas de agradecimiento y felicitaciones al Presidente de la República Gral. Farrel.

Un mes y días después de que asumiera el Gobierno de Perón, el 31 de Julio de 1946, se conformaba en San Nicolás la Sociedad Destilería Argentina de Alcohol Anhidro que fue aprobada por decreto Nº 194/46 y adjudicada la licitación por decreto 9.280/46, Se la conoció localmente como "Alcoholera" iniciándose ese año su construcción. Poco tiempo después se derogaron los decretos de creación, y se estatizó pasando a depender de la DINIE (Dirección Nacional de Industrias del Estado).

El 29 de Noviembre de 1946, llegaba a San Nicolás la noticia de la nacionalización del Puerto de San Nicolás. Esta medida fue considerada como *"la liberación definitiva del puerto"*. El decreto llevaba las firmas del Ministro de Obras Públicas de la Nación Gral. Juan Pistarini y del Presidente Gral. Perón. El periodista Eduardo Lazzari por entonces director del diario "El Progreso" consideró como histórico al decreto Nº 20.348 y señaló al Dr. Román Alfredo Subiza como quien colaboró con los asesores presidenciales para la firma de la norma legal que terminaba con la Sociedad Puerto San Nicolás.

El texto del Decreto 20.348, fechado el 29 de Noviembre en Buenos Aires sostenía lo siguiente:

"Que la ley 4210 del 14 de septiembre de 1903 ampliada por la ley nacional Nº 5090 concedió autorización a la Sociedad Puerto San Nicolás para construir y explotar por el término de 70 años contados desde la fecha de la propia ley, un puerto comercial en los terrenos de su propiedad en San Nicolás de los Arroyos. Que el pueblo de San Nicolás por intermedio de su prensa, su comercio e industria y de sus gremios obreros, ha efectuado durante estos últimos treinta años innumerables gestiones ante el Poder Ejecutivo y el Parlamento Nacional en pro de la caducidad de esa concesión. Que dicho puerto bajo la acción de la Sociedad particular que lo regía en virtud de esta concesión ha significado en el sentir unánime de la población, el estrangulamiento económico y el atraso de uno de los más importantes sectores de esa zona, por no haber dado al mismo el incremento que su importancia y condiciones naturales requerían y por haber trabado y obstaculizado el desenvolvimiento de toda iniciativa que significara su progreso comercial e industrial. Que el Poder Ejecutivo consecuentemente por su política de recuperación nacional se ve en el deber de eliminar un factor más de los que contribuyeron a demorar el desarrollo económico y político de la Nación. Que en el artículo 8 de la ley se determinaron las obligaciones que incumbían a la precitada Sociedad Puerto con respecto a la realización de las obras y a los planos de ejecución.
Que el art.15 determina que si la Sociedad no diera cumplimiento a cualquiera de las obligaciones que determina el artículo 8 dentro de los planos que se indican, la concesión incurriría en caducidad con pérdida del depósito de garantía, salvo el caso de fuerza mayor debidamente justificado a juicio del P.E. Que la Sociedad deberá mantener las obras construidas y sus accesorios en perfecto estado de conservación durante el tiempo de la concesión a cuyo término pasaría a ser propiedad de la Nación sin retribución algún. Que no obstante lo establecido en el art. 8 de la ley en relación con el art. 15 la empresa concesionaria no dio nunca cumplimiento a sus obligaciones viéndose precisada a pedir sucesivas prórrogas que le fueron concedidas por el Poder Ejecutivo y sin que dentro de ellas cumpliera los compromisos contraído.
Que en esa situación de incumplimiento han transcurrido 43 años lo que obliga al Poder Ejecutivo a normalizar el asunto haciendo uso de las facultades determinadas en los art. 15 y 17 de la ley. El Presidente de la Nación DECRETA:

**Artículo 1**: Se declara la caducidad de la concesión otorgada a la Sociedad de Puerto de San Nicolás por Ley Nacional 4210 y ampliada por la Ley Nacional 5090 con pérdida de depósito de garantía.
**Artículo 2**: Comuníquese, publíquese, dese al Registro Nacional y archívese.
Perón-Pistarini

La retórica manifestada en el presente decreto hace alusión al clamor popular postergado, y sin dudas responde con los argumentos esgrimidos durante todos estos años, es decir a las numerosas gestiones realizadas tiempo atrás (para obtener la caducidad de la concesión). Pero lo hace nacionalizando los puertos, pues esta acción respondía a un cambio de paradigma político como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. El comercio y la industria de San Nicolás reclamó por considerar que la concesión a la Sociedad Puerto, la privaba de su desarrollo, pero salvo las últimas gestiones realizadas en la década de 1940, ninguna de ellas estuvo orientada a la nacionalización o estatización de las instalaciones, por lo que se infiere, que los distintos grupos económicos desplazados del negocio portuario se vieron impedidos en su labor por la concesión y por ello pedían una regularización o caída de la misma sin pensar que el paso dado por las nuevas autoridades quitaría por muchísimos años a los intereses privados del negocio portuario -al menos como lo conocían hasta 1903- como lo había hecho también la Sociedad Puerto monopolizando la costa de San Nicolás.

El 3 de Febrero de 1947, se constituye en la Administración de la Sociedad Puerto San Nicolás, el ingeniero Belisario Villegas junto a otros funcionarios, representantes de distintas instituciones y el escribano público para realizar la lectura del texto de toma de posesión de las instalaciones. La Sociedad Puerto San Nicolás como ya se ha manifestado, no gozaba de prestigio ante la comunidad. Se le acusaba de un manejo arbitrario y monopólico y se había ganado el mote de "Sociedad Fantasma" aunque como se ha demostrado anteriormente, que nunca tuvo tal carácter. También se sostuvo que su accionar había ido contra los intereses de la ciudad y la región, trabando y obstaculizando el desarrollo industrial de San Nicolás y su hinterland (*El hinterland es la zona de influencia terrestre de un puerto, o la existente alrededor de una ciudad o de una infraestructura logística. La palabra hinterland proviene del idioma alemán, y significa literalmente "tierra posterior"*).

Sin embargo se ha observado aquí, que su desarrollo fue el reflejo de la marcha del país, con su etapa de encadenamiento al modelo agroexportador, que tuvo su periodo de auge, que atravesó distintas crisis (la del 90' y la de 1929) y encadenado al desarrollo de los grandes conflictos mundiales (1ra y 2da Guerra Mundial). No es el ánimo exculpar a la Sociedad Puerto de toda culpa y responsabilidad, pero actuó como cualquier empresa privada a cargo de una concesión, luchando por sus intereses como lo hicieron las empresas ferroviarias boicoteando cualquier intento de construcción de otros ramales (*como los intentados por la Sociedad Puerto*) que les quitara o hiciera disminuir su negocio. En los gráficos y estadísticas que aquí se muestran, se podrá vislumbrar estas etapas y el aporte del Puerto de San Nicolás en las exportaciones nacionales, generando con ello un movimiento económico importante en toda la región.

El 2 de Marzo de 1947 se realiza la toma de posesión pública de las instalaciones, presentándose esta acción como de recuperación de la soberanía nacional (al igual que las otras nacionalizaciones que se irán realizando durante los dos planes quinquenales del gobierno peronista). Estuvo presente en dicho acto, el Presidente Perón, casi la totalidad de sus ministros y el Gobernador de la Provincia. Se erigió un monolito en el nacimiento de calle España para recordar este hecho (fue demolido años más tarde por la Revolución Libertadora). En la actualidad hay una placa que recuerda este acto, cerca del bar ubicado en el Parque San Martín.

Esta retórica nacionalista, estaba sustentada en que el poder del Estado, iba a suplir las deficiencias del capital privado. Es decir, que dinamizaría la economía dónde el privado no lo había hecho, generaría riqueza que en lugar de ir a pocas manos irán a muchas, y liberaría al país de sus ataduras respecto al capital

internacional. Se perdía de vista que el monopolio privado ejercido por Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, sería reemplazado por el Estado, y que igualmente los capitales desplazados por la denominada "Sociedad Fantasma" seguirán siéndolos por parte del Estado el cual ejercería todo su poder y control en las mismas zonas en que lo hacía la firma anterior. Todos también confiaron que ese Estado ahora a cargo del Puerto distribuiría las riquezas generadas en el desarrollo local y regional.

El 2 de Marzo de 1947 el Gral. Juan Pistarini, Ministro de Obras Públicas de la Nación, en el momento de la toma de posesión del Puerto de San Nicolás, pronunció las siguientes palabras:

*"Excelentísimo Señor Presidente de la Nación, señoras, señores: El gobierno de la nación recupera para su patrimonio e incorpora a su dominio el Puerto de San Nicolás. La marcada trascendencia de este hecho no puede ser apreciada en función de cifras o estadísticas que digan de la magnitud de la función comercial en este tradicional puerto de ultramar. Importa más para nosotros el superior significado político que él tiene, traducido por el simple hecho de reivindicar para el Estado uno de los instrumentos de su soberanía en el orden económico. Que éste, con preferencia sobre otro cualquiera, es el valor reconocido a los puertos en la vida de un país celoso en el cuidado de sus propios destinos. Todavía no se ha apagado en el espíritu del pueblo argentino la fervorosa resonancia del acto en que el Presidente de la República proclamó esa admirable síntesis de pensamiento que constituyen los Derechos del Trabajador. En una época del mundo en que hasta los obreros de los países más civilizados y poderosos ven acumularse sin pausa, deberes, obligaciones y sacrificios incesantes, en la República Argentina se alza una voz poderosa y segura que proclama para los trabajadores diez derechos fundamentales que son una expresión perfecta de humanidad y de justicia. Pero la enunciación lisa y llana de ese decálogo del trabajo no basta para satisfacer a un gobernante, que, conociendo el valor imperecedero de las palabras, prefiere el idioma terminante de los hechos. Para que ese decálogo del trabajo sea una realidad concreta y tangible, es que el gobierno de la nación realiza actos como esta toma de posesión del puerto de San Nicolás, que es un hecho más en la serie de actos de orden revolucionario y apenas una etapa promisoria de lo que habrá de venir. Porque para que los derechos del trabajador sean algo más que la enunciación política más importante de nuestra época y se convierta en el estilo y el modo de vida de los argentinos, es preciso que la Nación Argentina se encuentre produciendo el máximo de su potencia y éste en el uso pleno y total de su soberanía y de su independencia económica. Tal es el símbolo trascendente que encarna este acto y mientras todos los obreros del mundo asisten con asombro a este milagroso florecimiento de nuestra patria, nuestros obreros tocan ya con las manos la certidumbre de que han quedado atrás para siempre la explotación, la injusticia y el odio. El Poder Ejecutivo se ha propuesto revisar la política portuaria argentina considerada como parte dentro del cuadro de una armónica y precisa política económica, que pretende un acrecentamiento de su potencial económico. De este propósito informa debidamente uno de los proyectos orgánicos que se han estructurado dentro del Plan Quinquenal de gobierno y sometido a consideración y estudio del H. Congreso de la Nación. Con la sanción de este proyecto podremos someter a nuestros puertos a un adecuado sistema de*

*funciones y fines, racionalmente articulados, logrando así dos objetivos fundamentales: un rendimiento industrial proporcionado y una eficaz acción de fomento que regule la vida económica de las respectivas zonas de influencia o "hinterland" portuario. Nuestra ambición es estructurar debidamente esa política dotándola de resortes ajustados y seguros (…) transportes más económicos y racionales, habilitando con preferencia aquellos que favorezcan una espontánea diversificación de mercados y logren una aproximación efectiva entre las zonas productoras y los centros de consumo. El transporte fluvial es, seguramente el más barato de todos los transportes utilizables. Los ríos navegables ofrecen una fecunda promesa de restauración para la economía de nuestra extensa Mesopotamia, a la que mantiene postrada el encarecimiento de los fletes ferroviarios y la aguda crisis de material de tracción y rodante, que ha caracterizado a los últimos años. Es indudable que este puerto de San Nicolás tiene una importante misión señalada dentro de un futuro comercio de cabotaje de gran envergadura, sin que tal actividad disminuya su aplicación como escala de abastecimiento para la navegación de ultramar. El conjunto de los problemas económicos de la rica zona que tiene en él un centro natural, está siendo estudiado con dedicación y entusiasmo y, a no dudarlo, pronto serán palpables y efectivos las ventajas y los beneficios que rendirá el nuevo puerto nacional. Seños ciudadanos de San Nicolás: Esta ciudad y puerto de vuestros afanes y vuestro cariño, es muy ilustre y con justo título en los fastos de la patria, Fue aquí en San Nicolás, donde en histórica reunión se concertaron los acuerdos decisivos que hicieron viable la organización política del país, marcaron para él el comienzo de una pacífica vida institucional. Los hombres de esa época argentina tuvieron entonces su propio grave problema y lo resolvieron con tino y energía, utilizando los mejores medios a su alcance. Hoy podemos decir de ellos que triunfaron en una difícil empresa de conciliación política. Los tiempos han cambiado y otros son los hombres y los problemas que animan al acontecer nacional, pero es la misma pasión argentina la que nos mueve a quienes hemos llegado a San Nicolás en este día de júbilo para su pueblo. También nosotros nos esforzamos bajo la inspirada dirección de otro general del mismo glorioso ejército de la patria. Nuestro objetivo es también objetivo de conciliación en un grado seguramente más profundo, porque es la conciliación social de la familia argentina la que buscamos al propiciar una colaboración de clases productoras, fraternales y justicieras. Estamos firmemente dispuestos a imponer el triunfo de nuestro jefe en esta empresa, que la historia sabrá unir para siempre con el nombre del general Perón. Para este triunfo contamos principalmente con su capacidad y clarividencia, respaldadas decididamente por el pueblo que ha reconocido en él a un genuino intérprete de los destinos nacionales. Señores: Cada uno de nosotros tiene una tarea que realizar en este esfuerzo de grandeza nacional que acaudilla el General Perón. Si producir es la consigna, que producir sea como una palabra milagrosa que reanime nuestras fuerzas y avive nuestra fe. No olvidemos que así como vivimos el presente, construimos el porvenir y que la felicidad nacional no nos caerá de afuera, sino que será hija de nuestro propios esfuerzo. Y cuando hayamos consolidado esta gran*

*nación, cuando la patria sea una esplendida realidad definitiva, habremos culminado una obra maestra fundada en dos pilares inconmovibles: una revolución a la que dimos nuestra fe, y un hombre al que le dimos nuestra confianza y nuestro amor".*

Las instalaciones que pasaban a estar a manos del Estado, entre otras eran las siguientes: Sección A Galpón 1 y 2 Sección Primera: Galpón 1, Elevador Nº 1 de 1.700 toneladas y tinglado. Sección Segunda: Galpón 1,2 y 3, galpón depósito y tinglado. Sección Tercera, Elevador Nº 2 de 1.700 toneladas, Galpón Nº 1 y Galpón Nº 2, Sección Cuarta, Galpón Nº 1 y 2 y tinglado. Sección Quinta, Galpón Nº 1 y 2. Sección Sexta: Elevador Nº 3, de 1.700 toneladas y Galpón Nº 1 Puerto Nuevo; Galpón Nº 4 de 1.700 toneladas, Galpón para Secadora, Galpones A, B y C, casa para oficinas, tinglados, túneles, y galerías de embarque. La capacidad total de almacenamiento de estas instalaciones es de 6.800 toneladas a granel y 85.000 toneladas embolsados aproximadamente. La empresa contratista "Sucesión Severo J. Fernández" que se desempeñaba bajo la administración de la "Sociedad Puerto San Nicolás", fue reemplazada por otra que según las noticias publicadas, tomaría la misma labor que la primera, pero a menor precio ocasionando el despido de numeroso personal, algunos de ellos con más de 20 años de antigüedad en el puerto. En todo momento las operaciones estuvieron bajo la observación de la Justicia Federal, en virtud de las presentaciones en contra que interpuso la antigua sociedad prestataria.

| | **Vapores** | **Lanchas** |
|---|---|---|
| 1933/1934 | 208 | 0 |
| 1934/1935 | 210 | 0 |
| 1935/1936 | 162 | 0 |
| 1936/1937 | 289 | 0 |
| 1937/1938 | 154 | 0 |
| 1938/1939 | 171 | 0 |
| 1939/1940 | 98 | 32 |
| 1940/1941 | 15 | 53 |
| 1941/1942 | 8 | 73 |
| 1942/1943 | 0 | 273 |
| 1943/1944 | 6 | 162 |
| 1944/1945 | 0 | 266 |
| 1945/1946 | 21 | 195 |
| 2 Sem 1946 | 11 | 45 |
| 1947 | 52 | 27 |
| Em Feb 1948 | 22 | 5 |

*Tabla Nº 28 Movimiento portuario en San Nicolás 1933/1948*

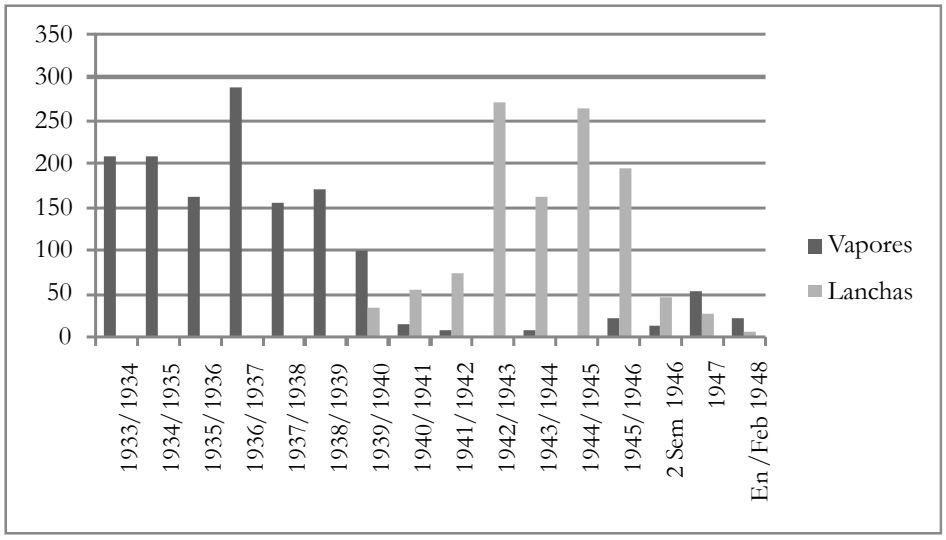



*Gráfico 11- Movimiento portuario de San Nicolás.*

A pesar de la reciente creación de la Flota Mercante Nacional, la misma era insuficiente para sacar toda la producción de cereales de nuestros puertos. Los pocos buques adquiridos no alcanzaban, los buques extranjeros no llegaban y los que se encontraban en nuestros puertos y respondían a las banderas beligerantes en el período 1939-1945 temían ser hundidos durante la guerra submarina que afectaba a todo el Atlántico. Por ese motivo se recurrió a lanchas y el gráfico como la tabla anterior, certifican este empleo desesperado por evacuar las producciones locales.

| Período | Lino | Trigo | Maíz | Otros |
|---|---|---|---|---|
| 1932/1933 | 97.601 | 35.604 | 452.478 | 1.606 |
| 1933/1934 | 48.394 | 37.597 | 429.648 | 275 |
| 1934/1935 | 43.812 | 40.414 | 448.869 | 406 |
| 1935/1936 | 52.466 | 5.451 | 434.131 | 3 |
| 1936/1937 | 59.455 | 28.552 | 875.960 | 179 |
| 1938/1939 | 32.498 | 4.980 | 371.964 | 203 |
| 1939/1940 | 21.447 | 5.503 | 508.211 | 0 |
| 1940/1941 | 4.540 | 18.958 | 9.771 | 0 |
| 1941/1942 | 0 | 29.673 | 24.765 | 284 |
| 1942/1943 | 21.131 | 10.956 | 50.135 | 3.341 |
| 1943/1944 | 38.069 | 29.292 | 1.747 | 7.001 |
| 1944/1945 | 1.429 | 500 | 48.435 | 0 |

*Tabla Nº 29 Exportaciones por toneladas de cereales períodos 1932/1933 a 1944/1945*

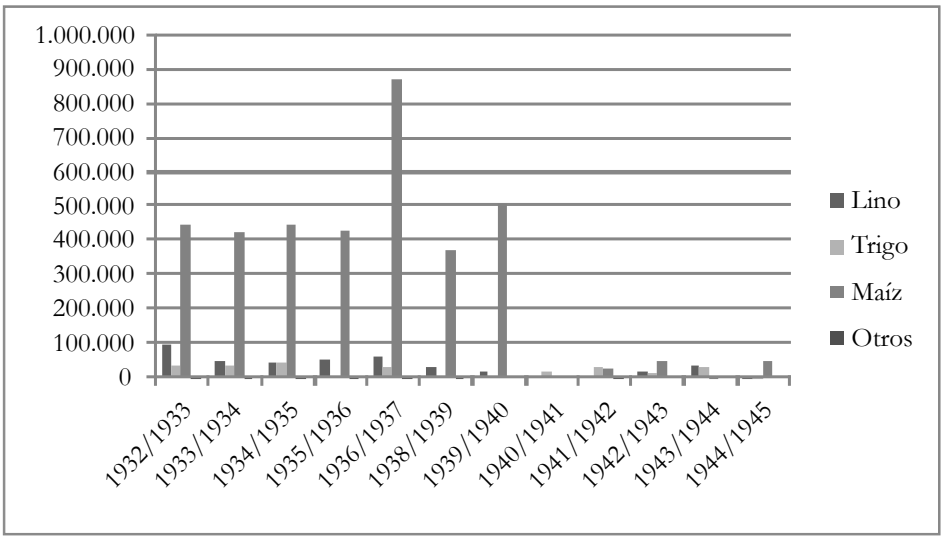



*Gráfico 12- Exportaciones por toneladas de cereales período 1932/1933 a 1944/1945*

En la tabla y el gráfico expuesto, podrán observar el impacto que produjo la Segunda Guerra Mundial en las exportaciones que se realizaban por el Puerto de San Nicolás. El pico de exportación de maíz del segundo semestre de 1936 y el primero de 1937 nunca más fue superado en los años siguientes por la Sociedad Puerto de San Nicolás. La caída general de las exportaciones de lino, trigo, maíz y otros cereales se produce a partir de 1940 y su leve repunte se observará lentamente cuando el conflicto bélico finalice en 1945 y los buques comiencen a recalar a partir de 1946.

Otras de las variables que afectaba a la economía argentina, y por ende a la actividad portuaria, como se ha manifestado anteriormente era el precio internacional de los cereales que variaba según la producción mundial del mismo aportada por diversos países, algunos de los cuales eran entonces colonias de las grande metrópolis europeas o formaban parte de esas economías.

| Campaña | Héctareas | Toneladas | Precio 100 kg | Exportación | Embarcado en San Nicol | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1930/31 | 8.613.000 | 6.321.836 | 5.56 | 3.761.735 | 17.483 | 0.46% |
| 1931/32 | 6.999.00 | 5.979.200 | 6,4 | 3.524.666,00 | 31.615 | 0,89 |
| 1932/33 | 8.009.000 | 6.556.000 | 5,28 | 4.013.423 | 35.604 | 0.88 |
| 1933/34 | 7.957.300 | 7.787.000 | 6.07 | 4.951.477 | 37.597 | 0,75 |
| 1934/35 | 7.613.000 | 6.550.000 | 7,28 | 3.948.595 | 40.414 | 1,02 |
| 1935/36 | 5.750.000 | 3.850.000 | 10,52 | 1.724.362 | 5.451 | 0,31 |
| 1936/37 | 7.795.842 | 6.801.495 | 13,21 | 4.023.189 | 28.552 | 0,7 |
| 1937/38 | 8.384.045 | 5.650.000 | 8,85 | 2.060.409 | 49.080 | 1,38 |
| 1938/39 | 8.445.000 | 10.318.660 | 6,71 | 4.886.970 | 5.503 | 0,11 |
| 1939/40 | 7.216.798 | 3.251.000 | 7,64 | 3.758.362 | 61.166 | 1,62 |

*Tabla Nº 30 Producción y comercialización de Trigo con embarque en San Nicolás de 1930 a 1940*

Podrá observarse mediante la tabla anterior que el precio de 100 kgrs de Trigo, tuvo alzas y bajas pero fue incrementándose hasta la campaña 1936/1937 y que luego comienza a caer como consecuencia de la sobre abundancia del mismo, al incorporarse tierras de otros países dependientes principalmente de la corona británica y la irrupción en la escena de grandes campos de los Estados Unidos. Por dichos motivos hay que tener en cuenta que no siempre el mayor volumen de exportación, significa mayor volumen de ingresos y por consecuencia, mayor riqueza que se genera en el hinterland del Puerto de San Nicolás. Esto se aplica también a otros cereales y otros productos que pasaban por allí.

| | **Maíz** | **Lino** | **Trigo** | **Otros** |
|---|---|---|---|---|
| **1933** | 404.075 | 51.952 | 40.465 | 174 |
| **1934** | 406.137 | 51.160 | 56.538 | 195 |
| **1935** | 541.536 | 51.960 | 15.397 | 406 |
| **1936** | 516.089 | 58.639 | 2443 | 0 |
| **1937** | 823.137 | 45.776 | 28.555 | 40 |
| **1938** | 320.380 | 32.173 | 7982 | 203 |
| **1939 1/2** | 252.832 | 7.648 | 1.651 | 0 |

*Tabla Nº 31 Toneladas embarcadas por año*

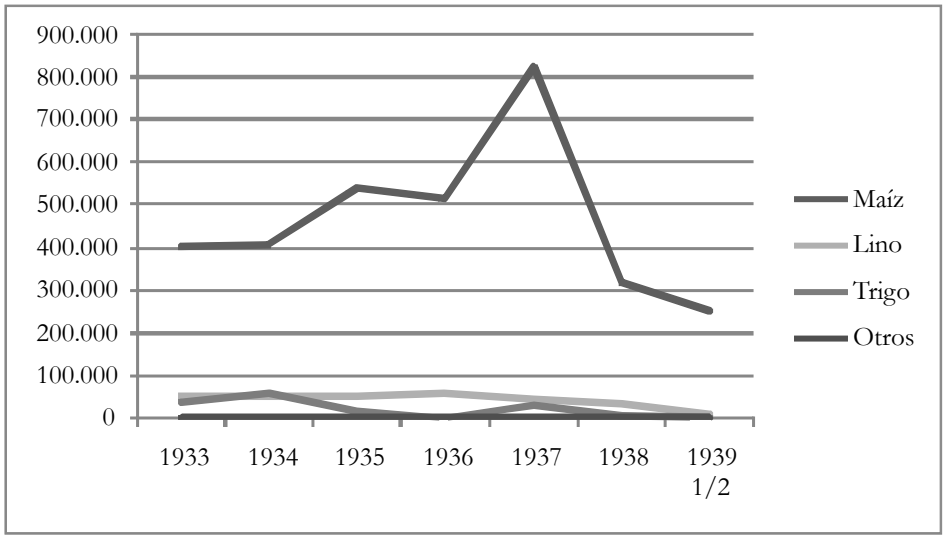



*Gráfico 13- Toneladas exportadas por año desde el Puerto San Nicolás*

En un simple y somero análisis del movimiento portuario y económico de San Nicolás, puede inferirse que como parte del modelo agroexportador de país, sufrió los embates que debió enfrentar. Recuperados de la crisis de 1890, todo pareció ir sobre ruedas hasta que la 1ra Guerra Mundial desnudó las debilidades de la economía agropastoril. Las naciones más industrializadas poseían buques y flotas que ahora las empleaban en la guerra. Nuestro país florecía y necesitaba sacar por sus puertos las enormes producciones. Finalizada la misma, luego de sus carencias que se hicieron sentir en todo el país y por supuesto en San Nicolás, se creía recuperada la felicidad y la prosperidad que duró apenas una década hasta la crisis de 1930 que puso en tapete nuevamente la necesidades argentinas y la crisis del sistema político liberal por el cual Europa transitó por ese oscuro camino de buscar alternativas autoritarias y Argentina comenzó a incrementar el papel del Estado en una economía que seguía estando basado en el agro y el

mercado de carnes. Paulatinamente surgen iniciativas industriales que incluso fueron cuestionadas desde diversas esferas del poder que añoraban los viejos tiempos pasados. El estallido de la 2da Guerra Mundial, privó a nuestros puertos de las embarcaciones necesarias nuevamente, e hizo que las autoridades políticas encararan medidas insólitas como la creación de la Flota Mercante del Estado y el inicio de un plan de nacionalizaciones y más tarde el control absoluto de las exportaciones mediante un nuevo organismo que se va a crear. En el medio de esto, estaba el Puerto de San Nicolás, que era el engranaje más grande de producción de riqueza a nivela regional.

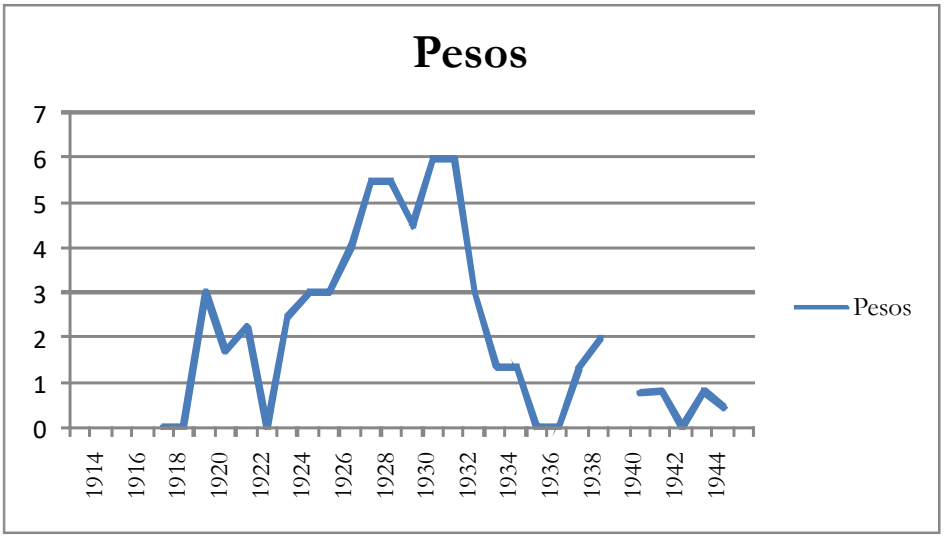



*Gráfico 14 -Cotización de las acciones de la Sociedad Puerto*
*Se carece de datos entre 1914 a 1917 y de 1940*

En las llamadas distribución de utilidades que hemos observado en las páginas anteriores, se encontraba la retribución por acción presentada por cada accionista de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima. En este gráfico por ausencia de documentación no podemos determinar el costo de las mismas durante la 1ra Guerra Mundial, se observa un repunte a partir de 1918 una caída en 1923 y luego un camino ascendente y una caída en 1930 lógicamente como consecuencia de la crisis económica por la que atravesaban todas las economías capitalistas. Estas se hacen sentir con mayor fuerza desde 1932 en adelante y nunca más recuperaran ese valor. La Segunda Guerra Mundial impactará de tal forma que de valer cada acción $2 al comenzar, cuando finalice el conflicto dicha acción valdrá apenas $0.45 centavos. Hay que destacar que entre medio de esta situación, se toma conocimiento de las acciones estatistas a partir de 1943 y eso mina la confianza en la prosperidad de este negocio.

# CAPITULO 3

# EL "PUERTO NUEVO"
## El puerto en manos de la nación y la provincia concluyendo hasta el consorcio de gestión

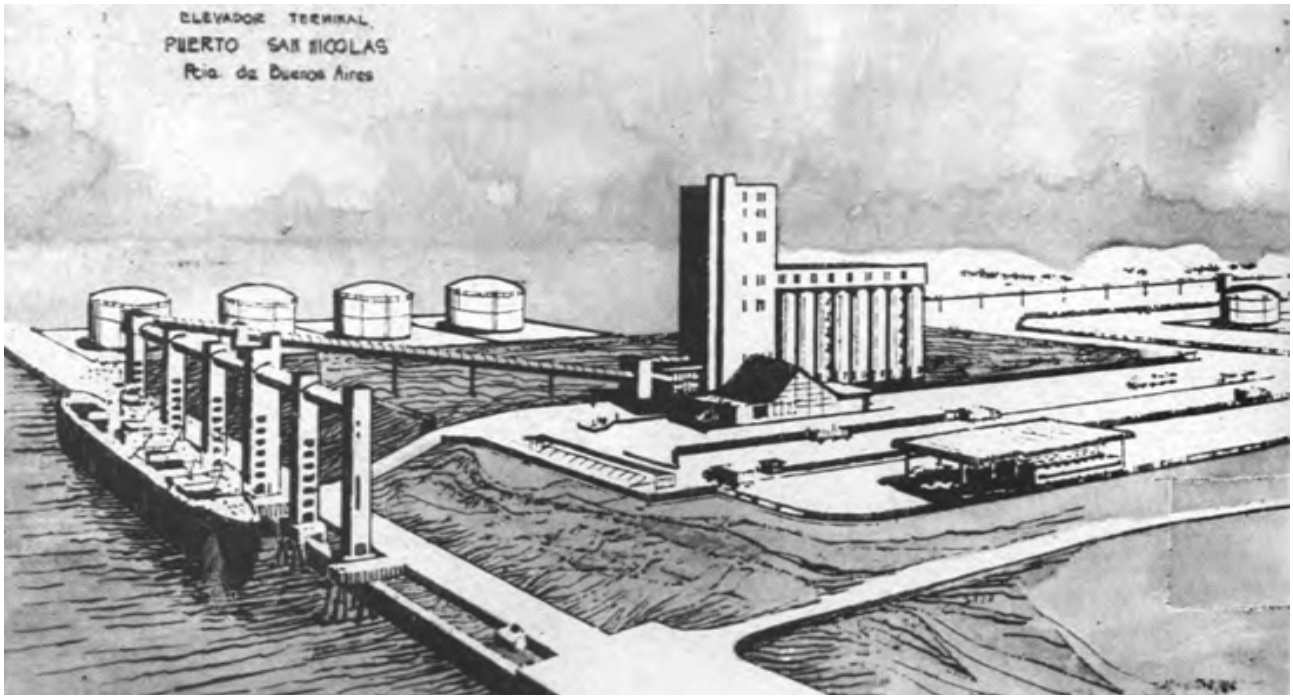



*Imagen Nº 29 Dibujo del llamado "Puerto Nuevo" o actual en una publicación de 1972*

# El puerto nacionalizado y luego bajo jurisdicción provincial para finalizar en el Consorcio de Gestión

En este capítulo analizaremos el desarrollo y evolución del Puerto de San Nicolás, en poder del Estado Nacional y Provincial hasta llegar a los tiempos actuales. Lamentablemente de esta etapa se carece de información detallada como fue el caso del capítulo anterior correspondiente a Puerto San Nicolás Sociedad Anónima.

*Imagen Nº 30- Construcción del Puerto Nuevo. Foto gentileza de César Bustos*

Como ocurrió con muchas empresas que fueron parte del Estado Nacional, sus archivos en gran parte desaparecieron con el tiempo o fueron diseminados por las distintas dependencias de las cuales dependió el Puerto de San Nicolás, ya sean de carácter nacional (Ministerios, Secretarías, etc.) regionales (Dirección o Jefaturas) y Provinciales (nuevamente Ministerios, Secretarías o Direcciones). Otra de las cuestiones a tener en cuenta es la situación geográfica. La nacionalización de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, no significó en lo inmediato el traslado del total de las operaciones portuarias de la zona del actual Parque San Martín a la actual zona que ocupa el Puerto de San Nicolás, en adelante llamado "Puerto Nuevo".

Como consecuencia de cuestiones que tienen que ver con el embancamiento, la falta de dragado, el calado cada vez mayor de los buques, etc. las operaciones paulatinamente fueron desplazándose del viejo lugar cercano al cada vez más bullicioso centro de San Nicolás, a la zona portuaria local.

Se estima que para 1962, se abandonan parcialmente éstas para centralizar las operaciones en el Puerto Nuevo de San Nicolás. Sin embargo hasta la década del 70' se hicieron embarques en embarcaderos más precisamente en la sección 1ra que era operada por la Junta Nacional de Granos. Así y todo en los

primeros tiempos de la reciente nacionalización, existieron cuestiones relacionadas a la etapa anterior.

*Imagen Nº 31- Construcción del "Puerto Nuevo". 1905. Foto gentileza de César Bustos*

Las nuevas autoridades a cargo de la administración portuaria, alertan sobre la falta de dragado en la zona frente al muelle local. Esta problemática fue reflejada en las páginas del diario local "El Norte" el 29 de Junio de 1947. Esto afectaría al normal desarrollo de las actividades y por eso se produjo un concurso de precios y mediante la cual la empresa belga JAN NUL NV se hizo cargo de las mismas al quedar como mejor oferente. Esta operación de dragado afectó a 150.000 metros cúbicos y contempló la posibilidad de ampliarse unos meses más tarde.

Una de las consecuencias más inmediatas del impacto que tuvo el decreto de nacionalización de las instalaciones portuarias, se expresó en el cese y despido de la masa de trabajadores que allí se desempeñaban y que dio lugar a un fuerte litigio judicial. Así fue que algo más de ochenta ex empleados y obreros de Puerto San Nicolás iniciaron una demanda a la empresa a la cual pertenecían hasta antes de su nacionalización reclamándoles importes de preaviso, indemnización, aguinaldos y diferencia de jornales que se produjeron por consecuencia de la disminución de horas semanales de trabajo.[126]

La demanda se inició invocando el decreto por el cual se declaró la caducidad de la concesión y en ella se hace referencia al incumplimiento por parte de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima de sus

[126] La ley 11.640 había sido sancionada el 29 de Septiembre de 1932 y publicada en el boletín oficial el 17 de Octubre de 1932. Trataba sobre la extensión de normal sobre descanso dominical. Fue derogada en 1969 por la Ley 18.204

obligaciones, ampliando el período de las mismas a los 43 años de su administración. Sostuvieron además que desde el momento de la nacionalización de sus instalaciones, la antigua empresa no proporcionó trabajo a sus obreros y empleados, por lo cual se esgrimía que rompía el contrato laboral existente.

También los ex obreros y empleados denunciaron que se había violado el Decreto 33.302/45 (que para 1947 era Ley 12.291) en el año 1945. Esta norma aumentaba los salarios, creaba el Instituto Nacional de Remuneraciones y se instituía el sueldo anual complementario o medio aguinaldo, que al parecer la empresa nunca había abonado.

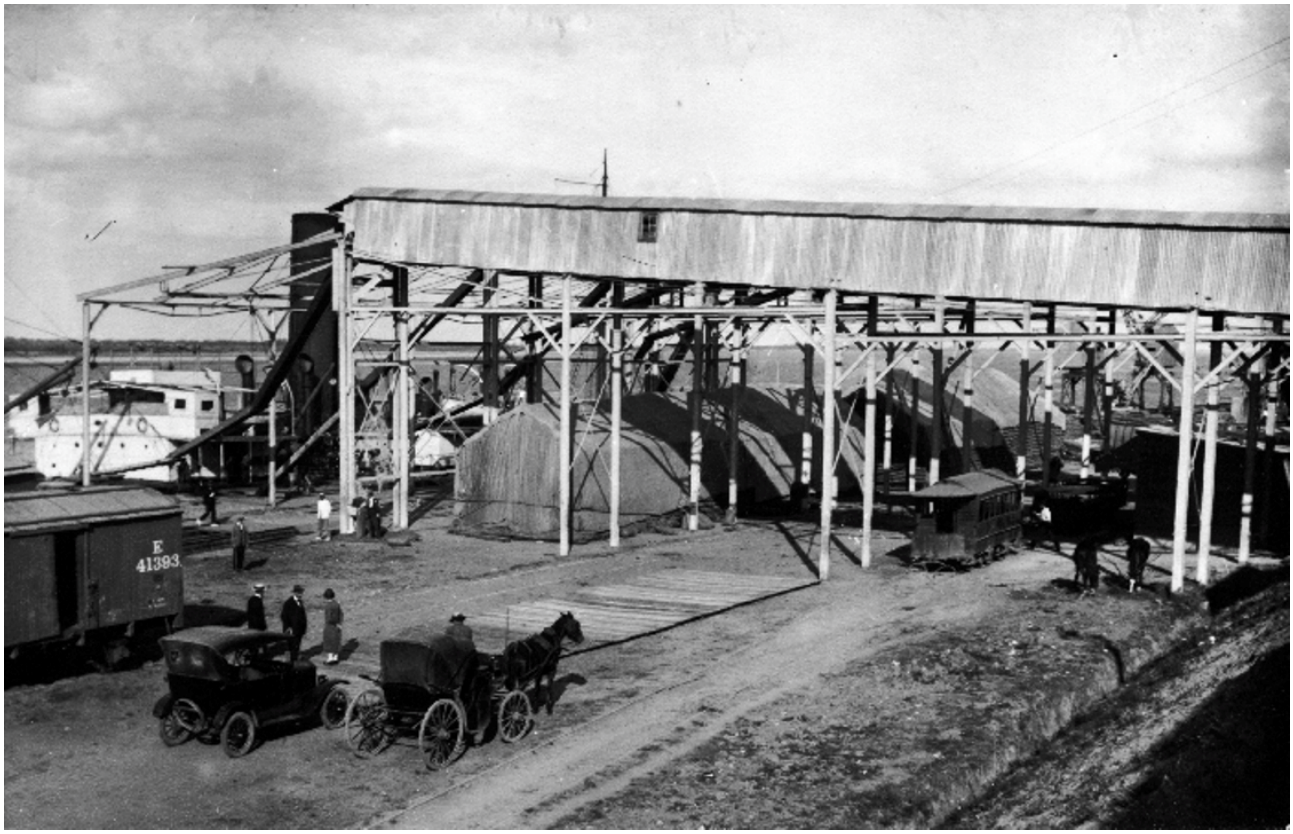



*Imagen Nº 32- Puerto de San Nicolás, año 1927. Foto gentileza de César Bustos*

La firma Puerto San Nicolás Sociedad Anónima solicitó que se considere dirimir la demanda en el fuero federal y por lo cual las autoridades laborales le respondieron que eso era completamente ajeno al juicio. Más tarde pidió que el Ministerio de Obras Públicas de la Nación informe si en alguna oportunidad había constatado a través de sumarios administrativos u otros medios que ellos habían incumplido con sus obligaciones.

Por otra parte, vale decir que los accionistas y el Directorio de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima habían iniciado acciones legales contra el Estado Argentino argumentando que un decreto como el que se había emito para la nacionalización del Puerto de San Nicolás no podía derogar una ley de concesión. En su contra, se sostuvo que el poder administrativo podía si decretarla y que tenía validez hasta tanto el Poder Judicial no dijera algo distinto. Se reafirmaba que *"mientras no haya un expreso pronunciamiento judicial en el correspondiente juicio, el decreto 20.348 puede ser invocado y debe ser acatado."* (Se recuerda que este decreto trata sobre la caducidad de la concesión a Puerto San Nicolás Sociedad Anónima). Por otro lado, las autoridades alegaban lo estipulado en el art. 15 de la Ley de

Concesión que establecía lo siguiente. *"si la Sociedad no diera cumplimiento a cualquiera de las obligaciones que determina el artículo 8 dentro de los planos que se indican, la concesión incurriría en caducidad con pérdida del depósito de garantía, salvo el caso de fuerza mayor debidamente justificado a juicio del P.E."*. En definitiva, las autoridades que nacionalizaron el Puerto de San Nicolás, aludían al art. 15 que posibilitaba la interrupción de la concesión y los accionistas y miembros del Directorio de la antigua sociedad, la falta de legalidad del acto, que se realizó mediante un decreto que dejaba sin efecto la vigencia de una ley.

*Imagen Nº 33 - Instalaciones del Puerto Nuevo y las primeras grúas. Foto gentileza de César Bustos*

Las autoridades reafirmaban el acto nacionalista alegando el incumplimiento por parte de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima de los plazos que oportunamente tuvo en su Historia, para la presentación de estudios, planos, presupuestos para su aprobación por parte de las autoridades gubernamentales. Citaron el ejemplo de lo ocurrido en sus inicios, que en dos años de su funcionamiento, se incumplió con todos estos requisitos como por ejemplo, se preveía que en ese plazo debían estar terminadas las obras de la primera sección del Puerto que eran alrededor de trescientos metros, y se realizaron en ese tiempo, solamente noventa metros. Ante esa situación se obtenía una nueva prórroga con nuevos plazos y los mismos se incumplían nuevamente por parte del Directorio empresarial. Toda esta situación, había sido oportunamente denunciada por el ex Diputado Aramburu, como pudo apreciarse anteriormente y sin embargo desoídos sus argumentos durante 43 años que duró la concesión.

Las autoridades nacionales sostenían en aquellos momentos (Septiembre de 1947), que las irregularidades señaladas por el Ing. Aramburu en 1919, preocupaban a los técnicos y personal especializado que estaban abocados a estudiar la falta de capacidad del Puerto para las operaciones de carga y descarga de los productos del futuro establecimiento siderúrgico que se planificaba instalar. Anteriormente, habíamos hablado sobre la Carta de Lectores al "Diario La Nación" que nunca llegó a ser publicada y que había sido elaborada por Arístides Basaldúa. En la misma, el autor hablaba de "negociados"

que realizaba la Sociedad Puerto San Nicolás y cabe destacar que esas acciones dieron lugar a demandas judiciales que fueron por separadas del litigio realizado por los ex obreros y empleados de la antigua administración portuaria.

Se sostuvo que uno de los afectados por estos *"negociados"* fue un vecino de apellido Montaldo que al igual que Martelli (ya mencionado antes) involucrados por la Sociedad Puerto en el juego de la bolsa en la cual hubo testigos e informes de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. Desde 1943 hasta la fecha en que fue declarada la caducidad de la concesión, el precio de las acciones de esa sociedad oscilaba entre $30/35 es decir muy por debajo de su valor nominal. Lo destacable aquí es que después de la caducidad y toma de posesión por parte del Estado Nacional que acontece el 3 de Febrero, el valor de las acciones asciende notablemente. Se pudo comprobar que las cotizaciones de $30/35 ascienden a $72 registrándose incluso algunas más a $75/80 o sea el doble de lo que las acciones valían. Ante la situación que se avecinaba para la Sociedad Puerto, era esperable que el precio de las acciones en paralelo al desaliento, bajaran su valor y eso no ocurrió. Transcurrida esta alza inexplicable, el valor de las acciones comienza a disminuir llegando al valor de $45 que habría sido el real. Se estima que esta acción de especulación jugó en contra de la buena fe del público y en aquellos que buscan ventajas, incautos y fanáticos. Se estimaba también el recurso de las ventas por intermedio de corredores que hicieron aquellos que tienen mayor cantidad de acciones y la circulación de un rumor de *"alguien bien informado"* de que el Gobierno perdería el pleito iniciado por la Sociedad Puerto y como consecuencia del éxito, la empresa se llenaría de oro.

*Imagen Nº 34- Draga realizando sus tareas- Foto gentileza de César Bustos*

Para que se entienda la perversidad de esta maniobra, el mecanismo habría sido el siguiente: El directorio ante la noticia de la nacionalización del Puerto de Rosario tiempo antes, sabría que en algún momento, podrían verse afectados por una medida similar. A tal efecto, tuvieron el tiempo suficiente como para adoptar una estrategia que les permitiera, más allá de los cursos legales correspondientes, salvaguardar sus inversiones. Así fue que las acciones de Puerto San Nicolás Sociedad Anónima venían cotizando en bolsa, y distribuyéndose normalmente sus utilidades entre el Directorio y accionistas. Cuando se toma conocimiento del Decreto nacionalizando sus instalaciones, inmediatamente mediante los corredores de bolsa habituales y canales de confianza (ya sean medios radiales, gráficos o a través del rumor) comenzaron a difundir que la nacionalización no iba a prosperar por ser un decreto de un gobierno el que dejaba sin efecto una ley y se desestimaban los argumentos que hablaban del incumplimiento de los plazos de obras, presupuestos e inversiones en infraestructura. Se difundió que por este carácter Puerto San Nicolás podría accionar judicialmente ganando de seguro el juicio correspondiente, y percibiendo una onerosa cifra por daños y perjuicios. De tal forma las acciones se vendieron entre los especuladores, inversionistas e ingenuos locales que al ver elevar su precio, sintieron aún más su confianza en el futuro. Sin embargo, los tenedores más grandes de acciones en su mayoría miembros del Directorio y exportadores, cuando vieron que se llegó a un punto deseable en su cotización, comenzaron a desprenderse de las mismas mediante la venta masiva. Haciendo que el valor caiga nuevamente al costo anterior de la nacionalización, salvando de alguna manera gran parte de sus fortunas cotizadas adecuadamente y no como el Estado ofrecería en su expropiación.

Otro de los fuertes argumentos sostenidos y que justificaban la caducidad de la concesión habían sido señalados también en Junio de 1944, en una conferencia que se brindara en el Colegio de Abogados de San Nicolás, por parte del Diputado Vergara Campo. Allí señaló:

> *"La situación actual del Puerto San Nicolás, QUE QUIENES ME ESCUCHAN CONOCEN MEJOR QUE YO, ES LA SIGUIENTE:*
> *No se ha terminado el tramo de 300 metros de muelle, cuando a esa altura de la concesión (40 años) DEBÍAN EXISTIR 2000 metros de muelle completos.*
> *Carece el mismo de un enrocamiento eficaz, HABIENDOSE HUNDIDO EN UNA EXTENSIÓN DE MÁS DE 100 METROS HACE MAS DE 6 AÑOS lo que demuestra un estado lamentable de abandono,*
> *Las obras ejecutadas por la Sociedad NO CORRESPONDEN A LOS PLANOS aprobados, NI A LOS CONTRATOS CONFORME AL ART. 8.*
> *Las vías y empalmes son deficientes y están sin terminar.*
> *Los desvíos de unión con el resto de la red ferroviaria son deficientes.*
> *La iluminación es deficiente e inexistente.*
> *No se ha puesto al puerto en comunicación con los centros agrícolas distantes hasta 20 kilómetros del mismo.*
>
> *Como se ve, la Sociedad concesionaria, desde 1909, ESTA EN REBELDIA CON TODAS SUS OBLIGACIONES y hoy a 40 años de la concesión legislativa y a 55 años DEL PRIMER DECRETO de una concesión precaria. NO HA DADO NINGUNA SATISFACCIÓN A SUS COMPROMISOS PARA DEMOSTRAR SIQUIERA QUE ANTE UNA LEY HUBO EL PROPÓSITO BUENO DE SERVIR LOS INTERESES DE UNA CIUDAD, que tiene sus puertas abiertas a todos los caminos del mundo y que se ve aherrojada en su economía y con su porvenir*

*torturado por una injustificada complacencia".*

El contenido de esta exposición por parte del Diputado Vergara Campo, fue difundido en los medios gráficos locales, como el diario "El Progreso". Este medio gráfico siempre fue sensible a los reclamos y prédicas contra Puerto San Nicolás Sociedad Anónima. Por ejemplo el 20 de Noviembre de 1942 publicó; *"Largos años en lucha en pro de la liberación de nuestro puerto…no podía caer en el olvido.* Y más adelante: *"la actualización de la vieja campaña puesta de manifiesto por el H. Concejo Deliberante del Lunes próximo", "renueva nuestros anhelos y refuerza nuestra fe en el triunfo de la causa que defendemos".*

Un año más tarde, este mismo medio (Diario El Progreso) en su edición del 8 de Febrero de 1943 expresó: "Todo el porvenir nicoleño tiene íntima vinculación con el problema del puerto. LIBERARLO DE LA SOCIEDAD FANTASMA debe ser el permanente objetivo de todo arroyero amante del terruño." Días más tarde, el 11 del mismo mes, publica un titular a seis columnas que dice: "El P.E. ha designado una comisión fiscalizadora del puerto de San Nicolás". "Se da con ello el primer paso hacia la nacionalización". "Empieza a dar sus frutos nuestra campaña".

Hubo también otros medios que se hicieron eco de esta campaña. Por ejemplo el "Diario Judicial", el 23 de Febrero de 1943 expresó una nota titulada: *"La nacionalización de nuestro puerto".* También en el diario "La Semana" del 27 de Febrero de 1943 se publica un artículo firmado por el señor Jaime Guarda Carbonell que se titula *"Otro escabroso pleito: el puerto de San Nicolás".*

En el "Diario El Norte" de Marzo de 1943 hay una información relacionada a una entrevista de una delegación representativa de San Nicolás con el Presidente de la Nación Argentina. También "El Progreso" el 2 de Septiembre de 1943 se refiere a un encuentro entre el representante de ese órgano informativo con el entonces Ministro de Guerra General Farrell. En ese mismo medio, se publicó el 18 de Marzo de 1944 una nota del Dr. Pedro Casazza en la cual se estudia el problema del puerto desde el punto de vista jurídico llegando a la conclusión de que la caducidad del puerto es posible de ser realizada por el gobierno. También hubo otros medios que se habrían hecho eco de esta situación, como "Noticias Gráficas", "Crítica", "La Nación", "La Prensa", etc.

*Imagen Nº 35- Antigua Usina del Puerto Nuevo*
*Foto gentileza de César Bustos*

La nacionalización del Puerto, fue una acción que incluso fue bien recibida por los sectores políticos que no habían apoyado a Perón en su campaña hacia la Presidencia. Así fue que el Comité Nacional de la Unión Cívica Radical emitió un comunicado diciendo. *"Aplaude sin reserva, esta decisión por cuanto la persistencia de una empresa al margen de la ley y la voluntad del pueblo de San Nicolás conspira contra el presente y el futuro de nuestra ciudad".*

Como se ha podido observar en todas estas líneas, la campaña y los anhelos por declarar la caducidad de la concesión, fue compartida por toda la sociedad nicoleña e impulsada por sus máximos dirigentes. El propio General Perón en el acto de toma de posesión simbólica oficial del Puerto de San Nicolás como habíamos visto anteriormente (2 de Marzo de 1947) manifestó:

> *"Amigos de San Nicolás, asistimos al acto de la toma de posesión simbólica del Puerto, largamente acariciada por este pueblo. Tratase de una medida de carácter general, dentro de nuestra orientación de gobierno, la de ocupar todas las posesiones que son irrenunciables para el Estado, y que han sido indebidamente puestas en otras manos, que no representan los valores de la nacionalidad. Hay cosas que la dignidad de la República no permite y la enajenación del Puerto de San Nicolás era una de ellas. Me satisface que sea nuestro gobierno, que representa a los trabajadores, el que ofrezca a los productores, industriales y comerciantes, una medida que ellos acariciaban desde hace 40 años. Y me satisface, como Presidente, llegar hasta San Nicolás, asociando esta conquista de carácter económico a la conmemoración del histórico Combate, erigiendo un monumento al recuerdo de aquellos que murieron por nuestra independencia. Creo que todos los monumentos que podemos levantar a nuestros próceres el mejor es el realizar este acto que ellos habrán soñado seguramente 100 años antes que nosotros. Nuestra política es la de ir tomando posesión paulatinamente de los bienes de los cuales había sido despojado el país, haciendo la obra de justicia que tenemos la obligación de realizar. Y debo agregar, en este lugar, que la iniciativa de esta recuperación pertenece al Secretario Político de la presidencia, doctor Román A. Subiza, quien fuera apoyado con toda decisión por S.E. el señor Ministro de Obras Públicas y por el señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Coronel Mercante. Acostumbro decir siempre quienes son los colaboradores que propician esas medidas o tienen esas iniciativas porque el pueblo debe ir teniendo conocimiento de quienes son los hombres que nos acompañan decididamente en la lucha".*

En aquellos momentos, también se acusaba a Puerto San Nicolás Sociedad Anónima de violar el art. 8 de la Ley 5315 (Ley sobre concesión de ferrocarriles) por no haber pagado a posteriori, los derechos de aduana, que debía abonar cuando vendió a particulares los rieles que habían sido adquiridos para instalar una tercera vía que nunca colocó y que tenía intenciones de unir al puerto local con el ramal de Arroyo Dulce. Por otro lado había denuncias contra Puerto San Nicolás, de no haber realizado los aportes jubilatorios de algunos empleados y de alterar el monto de otros.

Cuando se iniciaron las acciones judiciales contra Puerto San Nicolás Sociedad Anónima, comenzaron a conocerse identidades y detalles de su integración. Por entonces los abogados litigantes contra la empresa, manifestaron en sus escritos que Bunge y Born era la principal accionista de la empresa y que manejaba a la misma de acuerdo sus criterios comerciales, junto a la firma Dreyfus. Anteriormente se mencionó la conferencia realizada en San Nicolás por el Dr. Vergara Campo sobre la realidad del Puerto en 1944. Por su riqueza y claridad, se transcribe la misma tal cual se adjunto en el escrito presentado por el Dr. Atilio Carlos Lorusso representante obrero ante el Juez del Trabajo.

Este es el contenido de la conferencia del Dr. Vergara Campo sobre "La concesión a la Sociedad Puerto de San Nicolás ante la propia ley autoritaria":

"Ocupó luego la tribuna, ante la expectación general, él Dr. Vergara Campo, figura prestigiosa estrechamente vinculada al foro nicoleño. Los antecedentes que se tienen de su personalidad como hombre de leyes y el tema elegido atingente a un problema vital nuestro, como es el del Puerto San Nicolás, hizo que su disertación, desde el comienzo, atrajera la atención del selecto auditorio que se había congregado en 'la sala. La palabra del ex legislador nacional, que tuviera una actuación destacada en el parlamento argentino, alcanzó justa resonancia y satisfizo plenamente la expectativa que había suscitado. En el curso de su interesante disertación, el Dr. Vergara Campo fue muy aplaudido, mereciendo al finalizar la pieza, cuya publicación iniciamos, calurosas felicitaciones de colegas y amigos. Empezó diciendo el orador: "He considerado que este tema sería grato para los vecinos de esta ciudad porque él encierra un problema cuya resolución se reclama desde hace más de treinta años. Muchos hijos de San Nicolás han venido manteniendo el fuego sagrado del, hogar común sosteniendo valiente y decididamente que la concesión otorgada a la Sociedad de Puerto San Nicolás ha caducado y que sólo corresponde el pronunciamiento del P. E. Nacional para que tal concesión desaparezca. Hoy, el Colegio de Procuradores de la ciudad, que ha tenido la fineza de invitarme a disertar sobre un tópico de interés jurídico ha hecho pasible que yo pueda desarrollar el tema que señala el título, el que reputo de incuestionable importancia. No sé, señores, qué grado de convicción podrá llevar esta disertación al espíritu de quienes me escuchan, pero sí puedo decir que cuando resolví encarar públicamente el problema llevándolo como legislador al Congreso de la Nación, lo hice convencido de la razón que asistía a esta ciudad en la demanda por la caducidad de la concesión. Y más me afirmé por las voces amigas de esta ciudad que me alentaron constantemente para que no desistiera de mi empeñosa tarea. Son muchos los testimonios que tengo de instituciones públicas, y privadas, órganos de publicidad, y personalidades representativas, que celebraban la iniciativa y me ayudaban a la labor emprendida, siendo mi deber recordar entre otros al señor Eduardo Lázzari, periodista y caballero, que me orientó, puede decirse, en los momentos iniciales del estudio del problema del puerto de San Nicolás. Hecha esta breve reseña, que es como una distribución de honores para los ciudadanos de San Nicolás, que vivieron el problema y pensaron en su solución, voy a entrar en la parte descriptiva de lo que Constituye la concesión del, Puerto de San Nicolás.

ANTECEDENTES PRE-LEGISLATIVOS

Por decreto del P. E. Nacional de fecha 3 de julio de 1889, la Sociedad Díaz, Atucha, Cullen y Cía. fue autorizada para construir muelles, y depósitos en los terrenos conocidos por el nombre de Saladero de San Luis, de propiedad de aquélla. Dicho decreto, que aparece firmado por el entonces presidente de la Nación, Dr. Juárez Celman con su ministro Dr. Rufino Varela, establece las obligaciones y los derechos que tendrían los concesionarios. Éstos debían: a) construir a su costo empalmes con los Ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Oeste de la Provincia; b) poner en comunicación inmediata a dichos embarcaderos y muelles con el resto de la ciudad c) construir también a su costo todas las oficinas y dependencias, suficientes al movimiento de la aduana, en una superficie de 6000 metros cuadrados; esto último previa la presentación y aprobación de los contratos por parte del Poder Ejecutivo. Por su parte los concesionarios tendrían facultad de cobrar por derecho de muelle y tracción una tarifa no mayor que las que regían, en los muelles Santa María, en Rosario, y Catalinas, en Buenos Aires; la que sería fijada de acuerdo con la Dirección General de Rentas de la Nación. Además los concesionarios cobrarían los derechos de almacenaje y eslingaje, los de elevadores, desgranadoras, y de depósitos de cereales conforme a las tarifas vigentes en los mercados de frutos de Avellaneda. Las obras debían ser entregadas al servicio público por parte de los concesionarios en el término de 24 meses, reservándose el P. Ejecutivo la facultad de modificar o derogar la concesión sin indemnización alguna. Bajo esta base los concesionarios constituyeron la "Sociedad Anónima Puerto de San Nicolás", con un capital de veinte millones de pesos, divididos en doscientas mil acciones de cien pesos cada una, con el objeto –según el decreto aprobatorio del P. Ejecutivo- de construir muelles y depósitos para embarque y desembarque de mercaderías en los terrenos situados en el Puerto de San Nicolás de los Arroyos conocido, por "Saladero de San Luis" y empalmes con los Ferrocarriles de Buenos Aires y Rosario y Oeste de la Provincia de Buenos Aires y efectuar las demás operaciones comerciales que se establezcan en los estatutos. El decreto aprobatorio lleva la fecha del 31 de Agosto de 1889 y se halla suscripto por el Dr. Juárez Celman y su Ministro Dr. N. Quirno Costa. Llegado el año 1891 sin que la Sociedad Puerto San Nicolás hubiese cumplido con sus obligaciones el P. Ejecutivo por decreto del 6 de Agosto de dicho año,

acordó una prórroga por el término de cuatro años "para la terminación definitiva de las obras que debía practicar en el Puerto de San Nicolás de acuerdo con la concesión de fecha 3 de Julio de 1889". En 1896 la sociedad "Puerto San Nicolás" vuelve la solicitar otra prórroga por cuatro años más, la que es concedida por decreto de 1 de Junio del mismo año. En este estado de prorroga permanente llega el año 1903 y es entonces cuando el P. Ejecutivo declara que la concesión había caducado. Decía entonces la concesionaria que estaba en condiciones de reanudar las obras y no obstante la afirmación—reiterada tantas veces— el P. E. le pone término, haciendo cesar toaos los derechos a ese estado irregular otorgado por el amable decreto de 1889.

TRAMITE LEGISLATIVO

*Conocida dicha resolución por la "Sociedad' Puerto de San Nicolás", ésta concurrió directamente al Congreso el 1ª de Mayo de 1903 pidiendo le fuera ratificada la antigua concesión o bien concedida una nueva dentro de determinadas bases teniendo entrada la nota proyecto por el H. Senado, quien lo pasó a la Comisión del Interior la cual lo despachó en sentido favorable. En la sesión del 18 de Junio del mismo año la Cámara de Senadores considero el despacho, previo un informe del Senador Santillán, es aprobado en general y, posteriormente en particular, sin que diera lugar a debates ni cuestiones jurídicas de ninguna naturaleza. Este proyecto de ley pasó en revisión a la Cámara de Diputados el 24 de Julio de 1903 y es destinado a la Comisión de Obras Públicas; el 14 de setiembre del mismo año es tratado con despacho favorable de la Comisión, en cuyo nombre informa el diputado Seguí. Aprobado en general se pasó a la discusión en particular y es aquí donde salen a relucir las objeciones que la "Sociedad Puerto de Rosario" hacía al proyecto, especialmente por una presentación del ingeniero Pagnard en la cual se pedía que se restringiera la concesión a cuarenta años como la de Rosario, o bien se prolongara la de ésta a setenta años y que se estableciera, además, que la "Sociedad Puerto San Nicolás" cobraría siempre los mismos derechos que la de Rosario. El Ministro de Obras Públicas sostuvo que el término de 70 años era preferencial y que podría perjudicar a la sociedad explotadora del Puerto de Rosario, ya que dando un plazo más amplio para efectuar las amortizaciones disminuía los gastos, pudiendo dar lugar a la creación de derechos preferenciales que traerían todo el tráfico al puerto de San Nicolás con detrimento del de Rosario. Este criterio no fue aceptado, ni por la comisión ni por la Cámara, dando origen a un vivo debate, de evidente significación política en el que salió a colación nuevamente, todo el asunto referente al trámite y concesión del Puerto Rosario. Ya conocemos las combinaciones que esta Sociedad hizo con un Poder Ejecutivo complaciente y que ha obligado al gobierno a tomar posesión del Puerto Rosario "manu militarí" el 28 de Enero de 1942. Pero la concesionaria ha demandado al Fisco Nacional sobre nulidad de dicho decreto, entablando otra demanda sobre rendición de cuentas, y un incidente de "no innovar"; todo lo que se halla en trámite ante la justicia federal. Hago esta digresión para que quede demostrada la tenacidad de las empresas cuando tienen en sus manos una conquista qué les da pena perder, pero tengo la seguridad de que la justicia ha de colocar las cosas en su verdadero lugar, pues como decía el Dr. Velar Irigoyen, contestando la demanda del decreto, "puede afirmarse que nunca ha sido llevado ante los estrados de la justicia del país un asunto como el que ahora debe ser resuelto por la justicia". No es una simple discusión administrativa jurídica de interés vulgar. La controversia sobre el Puerto de Rosario, con todos sus aspectos, matices y consecuencias, hace tiempo que ha dejado de ser un pleito más, como otros en que la Nación debe defenderse, sino que ha adquirido volumen suficiente para pasar a la categoría de asunto nacional con el triste privilegio de ser el más lamentable que haya existido en la historia del país. Lo que se pone en juego, lo que ha de discutirse, no es la decisión en favor o en contra de la situación patrimonial determinada. Lo que ahora se pone en manos de la justicia es el propio prestigio de la República. La gravedad de las palabras que he transcripto, que corresponden al Procurador del Tesoro de la Nación, nos evidencia que casos como el de Rosario hoy, y muy pronto el de San Nicolás, constituyen problemas que afectan a la soberanía misma de la Nación. He enumerado los antecedentes legislativos de la Ley 4210 sancionada*

*el 14 de Setiembre de 1903, que tanto perjuicio ha originado a la economía y al progreso de esta ciudad y he querido, de paso, señalar, recordando la situación del Puerto de Rosario, a donde puede llevarse al poder público y al interés que él protege, cuando se conceden ventajas ilícitas a empresas que sólo son guiadas por el afán de lucro con olvido de lo que significa el interés público. Voy ahora a estudiar las principales disposiciones de la Ley 4210 que establece la autorización conferida a la "Sociedad Puerto de San Nicolás" para construir y explotar por el término de 70 años un puerto comercial para buques de ultramar y cabotaje en los terrenos de propiedad de aquella sobre la costa del Río Paraná, entre el paraje conocido por Saladero de San Luis y el arroyo Ramallo. Conviene que precisemos bien las obligaciones de los concesionarios pues de ello resultará la conclusión, que a mi juicio, es inobjetable. Dichas obligaciones son:*

*a) Construir un puerto, cuyas obras ocuparán 2000 metros de frente sobre el .río Paraná; b) Que las mismas obras consistirán en muelles, depósitos, canaletas, elevadores de granos, embarcaderos de ganado, vías férreas y demás necesarias para el servicio del puerto; c) Poner en comunicación el puerto con la ciudad por medio de líneas de tranvías de empalme con las existentes d) Construir vías ferroviarias para unir el puerto con los centros agrícolas que no disten más de 20 kilómetros de él; e) Construir edificios adecuados para las oficinas de Sub-Prefectura de Puerto y Resguardo, aduana, dependencias, depósitos de mercaderías no despachadas y para la percepción de la renta. El Art. 8 establece el plazo de tres meses para firmar el contrato respectivo, el que deberá ser presentado dentro de los tres meses inmediatos para su aprobación por el Poder Ejecutivo, con los estudios, planos, presupuestos, pliegos de condiciones, especificaciones y los precios unitarios para la construcción del puerto y anexos. Las obras deberían empezar dentro de los tres meses de la fecha de la aprobación de los planos y dentro de los dos años de la misma fecha deberían ser terminadas las obras de la primera sección que consistirá como mínima en 300 metros de muelles y accesorios correspondientes. Las obras que comprenden cada sección así como la fecha de su comienzo y plazo, para su terminación, con excepción de la primera que ha sido determinada anteriormente, serán fijadas por el P. Ejecutivo de acuerdo con la Sociedad. Debemos tener en cuenta que los planos, presupuesto, etc. fueron aprobados por el P. E. el 15 de Julio de 1904. Como ocurriera con anterioridad, cuando la Sociedad reiteradamente solicitaba prórrogas que terminó con la caducidad de la concesión administrativa, ahora con la Ley 4210 acontece lo mismo. El primer plazo, de acuerdo, a lo establecido en el Art .8, venció el 15 de Julio de 1906, es decir dos años después de la aprobación de los planos, presupuestos, etc. sin que se encontrara terminado el primer tramo de 300 metros que establece la ley. El 18 de Setiembre de 1907 el P.E. reconoció la existencia de causas, de fuerza mayor y se dio un nuevo plazo a la Sociedad que venció el 10 de Setiembre de 1908. Vencida esta fecha y como subsistieran las mismas circunstancias, se le dio a la Sociedad, por decreto del 17 de Noviembre de 1908, un último plazo que venció el 17 de Mayo de 1909. Hemos visto cómo viene desenvolviéndose el proceso constructivo de la concesión: prórrogas reiteradas e incumplimientos sucesivos... Es visible que la Sociedad nunca tuvo, él propósito de cumplir con sus deberes y así ha venido subsistiendo esta, ley de concesión sin qué (la beneficiaría hiciera lo que se comprometió a efectuar y sin que el P. Ejecutivo adoptara la única resolución aconsejable) La situación actual del Puerto de San Nicolás, que quienes me escuchan conocen mejor que yo, es la siguiente:*

*a) No se ha terminado el tramo de 300 metros de muelle, cuando a esta altura de la concesión (40 años) debían existir 2.000 metros de muelles, completos.*

*b) Carecer el mismo de un enrocamiento eficaz, habiéndose hundido en una extensión de 100 metros: hace más de seis años, lo que demuestra un estado de lamentable abandono.*

*c) Las obras ejecutadas por la Sociedad no corresponden a los planos aprobados ni a los contratos; conforme al Art. 8°.*

*d) Las vías y empalmes son deficientes y están sin terminar.*
*e) Los desvíos de unión con el resto de la red ferroviaria son deficientes*
*f) La iluminación es deficiente e inexistente.*
*g) No se ha puesto al Puerto en comunicación con los centros agrícolas distantes hasta 20 kilómetros del mismo.*
*Como se ve, la Sociedad concesionaria, desde 1909, está en rebeldía con todas sus obligaciones, y hoy, a 40 años de la concesión legislativa y; a 55 años desde el primer decreto de concesión precaria, no ha dado ninguna satisfacción a sus compromisos para demostrar, siquiera que ante una mala ley hubo el buen propósito de servir los intereses de una ciudad, que tiene sus puertas abiertas a todos los caminos del mundo y que se ve aherrojada en su economía y con su porvenir torturado por una injustificada complacencia. Antes de ocuparme de la disposición aplicable para dar por terminada la concesión del Puerto, me parece de interés señalar el contenido del Art. 17 de la Ley 4210 que obliga a mantener las obras construidas y sus accesorios en perfecto estado de conservación, durante los70 años de la concesión a cuyo término pasarán a ser de la Nación sin retribución alguna así como los terrenos comprendidos en la zona de explotación del Puerto, como consecuencia de la Ley 5090 que declaró incorporadas a la concesión las canaletas, terrenos e instalaciones adquiridas por la sociedad a varios exportadores de cereales, cuyos nombres no interesan, quedando también dichos bienes comprendidos en la disposición legal que acabo de citar. Pero es de preguntarse si lo que la sociedad Puerto va a entregar a la Nación, de aquí 30 años, valdrá entonces algo que merezca el sacrificio de soportar una explotación deficiente, en primer término. La respuesta no puede ser sino una negativa de sentido absoluto.*
*Y es que precisamente, el abandono en que se encuentran los objetos de la concesión, da nacimiento a la causal de caducidad, según lo que dice Bíelsa en su tratado de Derecho Administrativo, edición 1941. Tomo I. "Es causa de caducidad también, la degradación que de los bienes de la concesión haga el concesionario, así se ha pactado, que al término de la concesión serán de propiedad del concedente".*
*Vale decir que aún en el caso de que un concesionario hubiese cumplido con todas sus obligaciones que le impone el contrato y que en el ejercicio de la concesión no cuidara las cosas que son el medio del servicio a que se ha obligado, cabría sin lugar a dudas, la caducidad de la concesión; en nuestro caso, con un cumplimiento incompleto deficiente y en abandono el lugar más importante para el servicio a que se ha obligado, no cabe ninguna duda sobre la procedencia de tal medida.*
*La sanción que corresponde aplicar: Ya hemos visto las obligaciones que tomó a su cargo la Sociedad Puerto por el Art. 8º de la Ley 4210 y cómo han sido cumplidas por ella mejor dicho cómo ha sido burlada la aplicación de aquél.*
*Por ello entiendo que debe ser aplicado el Art. 159 que establece textualmente que "si la Sociedad no diese cumplimiento a cualquiera de las obligaciones expresadas en el Art. 8º dentro de los plazos que en él se indican, la concesión quedará caduca con la pérdida del depósito de garantía, salvo el caso de fuerza mayor, debidamente justificada a juicio del P. Ejecutivo. La Sociedad no sólo no ha dado cumplimiento a cualquiera de las obligaciones sino que no ha cumplido ninguna en forma perfecta y en cuanto a la fuerza mayor tampoco puede salvar los derechos de la concesionaria porque después de 40 años la fuerza mayor no podría ser aplicada porque ello movería una sonrisa, sino fuera por la naturaleza de los hechos produciría estupor. No hace falta ley alguna para que pueda sancionarse la caducidad de la concesión: el poder administrativo puede por sí decretarla sin que sea necesario llenar ningún, requisito, como claramente resulta del texto trascripto, (Art. 15º) y así lo entendí cuando presenté a la H. Cámara de Diputados de la Nación el proyecto de resolución tendiente a la caducidad, cuyo texto es el siguiente: "La Honorable Cámara de Diputados de la*

*Nación, resuelve: Dirigirse al Poder Ejecutivo expresándole que vería con agrado declarase la caducidad de la concesión otorgada por las Leyes 4210 y 5090 a la Sociedad "Puerto San Nicolás" para la explotación del puerto de la ciudad del mismo nombre; por incumplimiento por parte de aquélla de las obligaciones que le eran inherentes, y en uso de las facultades conferidas al poder administrador por el Art. 15º de la Ley 4210". Aunque no se prevea en los contratos de concesión la sanción de caducidad por el incumplimiento de las condiciones esenciales de la prestación del servicio y menos aún el no alterar las bases de la concesión, la caducidad puede declararse. Está en la intención de las partes aunque no siempre en el texto mismo de la concesión. Sería absurdo que el concedente no pudiera poner término a una situación irregular, cuyo "juzgamiento" no requiere más que la comprobación del hecho y que debía la administración pública (y el interés público) esperar una decisión judicial después de largos años de litigio "para poder adoptar una medida relativa a la prestación de servicios o ejecuciones de obras que no admiten, solución de, continuidad. Esta es la opinión de Bielsa. op. citada pág.387, tom. 1. Y no es solamente la caducidad de la concesión y la pérdida del depósito de garantía lo que corresponde resolver conforme al art. 15º ya recordado sino que el concedente adquiere la propiedad de lo que debía pasar ipso jure al vencimiento del término, pero deberá pagar al concesionario el valor proporcional al período que aún falta, es decir, capital no amortizado por la explotación temporal. Se comprende que la solución debe, ser ésta, porque si fuera lo contrario que los bienes sólo pueden pasar a poder del concedente al vencimiento del término, bastarían la mala voluntad del concesionario, hasta un pedido de convocatoria o quiebra, para hacer perder al concedente el derecho sobre esos bienes, derecho que en substancia es una cesión diferida al término de la concesión.*

Esta es: asimismo la opinión del nombrado Dr. Bielsa.

*"Debo señalar también que la cuarta conferencia nacional de Abogados sancionó una ponencia cuyo contenido determina "que el concedente puede imponer penalidades, correctivas al concesionario, multas, suspensiones en la explotación y caducidad de la misma, procediendo a la prestación directa del servicio". La caducidad se entiende haya o no facultad para ello pero cuando es explícita no cabe la menor duda sobre su procedencia como lo he dejado dicho. Quiero también mencionar, como un acto de justicia que el ex Disputado Ing. Arámburu, siempre bien recordado en esta ciudad presentó en el año 1919 al cuerpo de que formaba parte un proyecto de ley relativo a la caducidad de la concesión y en los fundamentos dados en tal oportunidad se demuestra, como hoy, que la sociedad concesionaria ha violado las Leyes 4210 y 5090.*

*Disiento con este proyecto en cuanto por el se requería la sanción de una ley para declarar la caducidad de la concesión, cuando corresponde al Poder Administrador proveer todo lo necesario al cumplimiento e incumplimiento de las concesiones otorgadas a los particulares cualesquiera sea la forma legal en que hayan sido formalizadas. Así lo entendí cuando como acabo de recordar, presenté el proyecto declarativo de la caducidad de la concesión con una resolución votada por la Cámara de Diputados y de la doctrina expuesta precedentemente resulta inequívoco el camino que corresponde seguir. Por último quiero decir, más bien recordar, lo que aconteció en San Nicolás cuando se sancionó la Ley 4210 valiéndome para ello de una parte del editorial publicado por "La Nación": "El Pueblo de San Nicolás entornó sus puertas como protesta y se lanzó a la calle en manifestación pública con estandartes negros y figuras, alegóricas casi al mismo tiempo que en el puerto se bebía champagne y se pronunciaban discursos". Y no me sorprende así ocurriera, pues los pueblos son intuitivos, saben muy bien cuando los hechos o las obras los llevan por el camino del dolor; en nuestro caso lo presintió y no erró. Cuando se sancionó la Ley 4210 quedó enajenado el porvenir de San Nicolás; clausuraron las puertas a su desenvolvimiento promisorio y se condenó a esta ciudad a vivir en precaria situación, pues su grande arteria y su magnífico puerto fueron entregados al interés privado, alterando la soberanía que la Nación tiene sobre sus ríos y mares, pues no otra cosa importa que los*

*particulares ejerzan derechos propios del poder público de la Nación.*
*El Puerto de Rosario acaba de ser reivindicado; que el de San Nicolás esté pronto en las mismas condiciones y recién ese día San Nicolás se encontrará a sí mismo, recién entonces comenzará a escribir en las páginas de la economía argentina, la misma grandeza y significación que tiene en la Historia de los acontecimientos que constituyeron la República y afirmaron su porvenir. Agradezco de nuevo al Colegio de Procuradores y en especial a su dignísima presidente, la oportunidad que me ha dado de brindar a San Nicolás esta disertación, que estoy seguro, será recibida por los ciudadanos amantes de este magnífico pedazo de suelo como una contribución a la solución inmediata del problema del puerto que imperiosamente deben obtener para devolver a la economía de esta ciudad la más magnífica fuente de recursos que posee. Y hago votos para que muy pronto podamos festejar el día luminoso como una fecha patria, la liberación del Puerto de San Nicolás y que no se apague nunca el fuego sagrado a que me referí al comienzo, pues si es cierto que una ola se pierde pronto en el mar, no ha de apagarse, nunca, el fervor patriótico de este pueblo de San Nicolás si sabe luchar denodadamente por su derecho. He dicho".*

También por aquellos días convulsionados anteriores a 1944, se realizó una importante reunión que aglutinó a los sectores más representativos de la vida política y comercial de San Nicolás. El objetivo había sido el de aunar criterios y centralizar esfuerzos que finalizarían en la posterior nacionalización del Puerto de San Nicolás. Por entonces la entidad convocante había sido el Centro de Almaceneros Minoristas. De esa reunión participaron el Intendente Municipal de entonces Dr. José Leo Morteo, el Jefe de Correo y Telégrafos Sr. Francisco Montero, la Asociación de Propietarios, el Centro de Empleados, el Círculo Farmacéutico, el Centro Recreativo, el Círculo Italiano, la Sociedad Italiana, la Cooperativa de Peluqueros, los diarios "El Progreso", "El Norte" y "La Nación", el Círculo Médico, Rotary Club, Sociedad Española, Centro del Comercio, Sociedad Francesa, el Sindicato Obrero, Lavalle F. B. C., Atlético Lavalle, diario "El Tribuno", y se recibieron adhesiones de muchas instituciones que no pudieron estar presentes en dicho acto. En la misma se intercambiaron opiniones e informaciones considerándose un plan de trabajo cuya idea principal había sido elaborada por el Director del Diario "El Progreso" el Sr. Eduardo Lazzari a quien los presentes reconocían que desde hacía tiempo venía bregando por la caducidad de la concesión y posterior nacionalización del puerto.

En líneas anteriores nos habíamos referido a un análisis legal, elaborado y publicado por el Dr. Pedro Casazza y dada su importancia pues fue uno de los cimientos legales por las cuales se cimentó la nacionalización, se transcribe a continuación. Reproduzco el contenido del artículo del Dr. Pedro Casazza publicada el día 18 de Marzo de 1944 en el diario "El Progreso" de San Nicolás:

*"Antes de entrar a fundar la razón por la cual, la concesión del puerto de San Nicolás, puede caducarse, vamos a recordar algunos principios generales, en que se basa la concesión de servicios públicos, para hacer más clara la conclusión a que arribaremos.*
*Recordemos, que es regla fundamental de toda concesión, que el servicio público que se concede, Con la explotación de la concesión, deba realizarse en la forma exigida y convenida. Además debe tenerse presente también; que la concesión es una delegación temporaria por parte del Estado concedente, conservando siempre éste, la propiedad,, del servicio. La caducidad de una concesión, es un derecho inherente al Estado. Lo puede hacer valer por culpa del concesionario en la mala administración del servicio, o porque la concesión no convenga a los intereses de los administrados. También hemos comentado, que el Estado puede proceder en determinados casos a la ejecución directa por substitución, principalmente cuando el concesionario no presta el servicio o lo presta parcial, o deficientemente. En otros casos, puede proceder sin entrar a analizar cuáles son los motivos, porque el concesionario no los presta, debiendo solamente interesarle analizar la conducta del*

*concesionario, para la responsabilidad administrativa o civil, o para declarar la caducidad de la concesión. Hemos dicho, que es de la esencia de la concesión la atribución de la administración pública, de efectuar directamente el servicio, aunque no esté especificada en el contrato de concesión. La declaración de la caducidad es posterior a la mora del concesionario. Hay un sumario administrativo y una resolución conminatoria. Fracasada ésta la declaración de caducidad procede. El procedimiento gradual que se exige es multa, ejecución directa por el concedente y Caducidad. La caducidad por el incumplimiento de las condiciones esenciales de la prestación del servicio, no requiere nada más que la comprobación del hecho para dictarla. La Corte Suprema de Justicia, ha dicho en un fallo, registrado al Tomo C. X. IV, págs. 124/8, que "La caducidad de las concesiones otorgadas, por la Nación, está sometida al criterio y, apreciación de la misma, según se considere que subsistan o no los motivos de utilidad general que fundaron aquéllas, sin que ningún interés privado pueda sobreponerse a las consideraciones y voluntad del concedente.*

*INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES POR PARTE DE LA SOCIEDAD PUERTO*

*La ley de concesión del Puerto de San Nicolás, lleva el N9 4210, y en su Art. 17, impone a la Sociedad la obligación de mantener las obras construidas y accesorias en PERFECTO ESTADO DE CONSERVACIÓN durante los setenta años de la concesión. . . Una simple inspección ocular servirá para comprobar que la sociedad no cumple con esta obligación, impuesta expresamente. Es obligación de la Sociedad Puerto, como concesionaria prestar el servicio en la forma y condiciones establecidas por la ley de concesión, como así las estipuladas en el contrato de concesión (como especificadas en el pliego de condiciones). Además el art. 18º, última parte, establece que el Poder Ejecutivo puede intervenir en la explotación del puerto para comprobar "el buen servicio del puerto". Ya la Sociedad Puerto, se ha colocado al margen de las disposiciones de esta ley, correspondiendo entonces, que actúe el P. E. con todos sui recursos y derechos a su alcance y que ya hemos analizado detenidamente, con anterioridad. En este caso que analizamos, existe suspensión parcial casi total de la prestación del servicio, porque el estado de los muelles, hace imposible su uso y servicio, lo que trae aparejado el incumplimiento del Art. 17. Comprobada esta violación, con la sola inspección ocular, por parte de veedores del Estado, la aplicación de los principios generales se impone, y como consecuencia la caducidad es la regla para estos casos. En las disposiciones de la Ley 4210, no se ha establecido expresamente que la violación de la ley por parte de la concesionaria, traiga aparejada la CADUCIDAD DE LA CONCESION, y como no ha sido prevista, debe ser declarada por tribunal competente. Es uno de los pocos casos; que la Administración Pública, promueve acción, contra el concesionario. Prácticamente, la solución es la misma, cuando la administración pública declara la caducidad no estando prevista, porque entonces será el concesionario quien promoverá acción o recurso, contra la resolución administrativa. La diferencia está en que: puesta en la ley o contrato, la caducidad es incuestionable y en el otro caso, es motivo del pleito. Por eso, en el caso del Puerto de San Nicolás, como la sociedad ejecuta deficientemente la concesión, ES PREFERIBLE PARA LA ADMINSITRACIÓN PÚBLICA (ESTADO) LA EJECUCIÓN POR SUBSTITUCION, que es una medida de carácter transitorio declaración de caducidad, la cual puede ser luego demandada y substanciada durante el tiempo en que la Administración substituya a la Sociedad en la explotación del puerto. Como consecuencia de la ejecución directa por el Estado, tenemos de inmediato el apoderamiento de todos los materiales, instalaciones, etc., de propiedad de la Sociedad Puerto y de necesidad para la explotación. Además al Estado, por subrogación pasan todos los beneficios, que por la respectiva ley de concesión tiene la*

*sociedad puerto, para la explotación de su concesión. Su intervención, en el puerto, por el Art. 18, se lo ha reconocido la Corte estableciendo que "al otorgar la concesión el Estado no se ha desprendido del derecho de velar por el interés económico, de esas poblaciones". La paralización del puerto, por el mal estado en que se encuentra, trae la paralización comercial de la zona, y el Estado respaldado en su derecho indiscutible, lo interviene de inmediato en favor de la prosperidad de la zona afectada. En el pensamiento que exteriorizó en su oportunidad el Excmo. Sr. Vice Presidente, actualmente jefe del Poder Ejecutivo, Gral. de Brigada Dn. Edelmiro J. Farrel, cuando fue entrevistado en nombre de EL PROGRESO, manifestó que ningún puerto del país y ningún servicio público debía quedar en manos particulares, que debían de ser todos nacionalizados de inmediato, y principalmente los puertos, que eran "la llave de entrada y salida dé la Nación".*

*LOS BIENES DE LA SOCIEDAD PUERTO*

*Por el mismo Art. 17, la sociedad se obliga a transferir al Estado, las obras construidas y accesorias los muelles, vías férreas, tranvías y demás obras y materiales que sirven para la explotación del puerto como así los terrenos comprendidos en la zona de explotación del puerto como así todos los terrenos comprendidos en la zona de explotación, de acuerdo a los planos aprobados por el Poder Ejecutivo, todo SIN RETRIBUCIÓN ALGUNA. Si esperamos a los setenta años, es decir que se cumpla el plazo de explotación de la concesión, no hay discusión alguna al respecto; el Estado será propietario de todo lo enumerado, sin tener que pagar a la sociedad puerto un solo centavo y deberá entregarse en buen estado de conservación. Para el caso de que el plazo se acorte, es decir se declare caduca, surgen las dificultades. Si la concesión se extingue por cualquier causa antes del tiempo fijado por la ley de concesión, el concedente puede adquirir la propiedad de lo que debía pasar de inmediato a su poder, al vencimiento de la concesión, pero debe pagar al Concesionario el valor proporcional al período que aún falta, es decir, capital no amortizado, e interés por la explotación temporal. Si la adquisición de las cosas a que se refiere el contrato llega a ser imposible, al concedente, por culpa del concesionario, éste debe indemnizar a aquél, es decir, pagar los gastos para asegurar la continuidad del servicio o una nueva licitación, sin perjuicio de multa, según la causa y la gravedad, si la suspensión del servicio es imputable al concesionario. El Estado, en estos bienes de la sociedad tiene un derecho real administrativo, porque al final deben pasar a su poder. Pero, mientras el plazo no se ha vencido, el Estado tiene a su alcance las medidas de seguridad que las leyes conceden a todo acreedor (hipoteca o embargo) para salvaguarda de sus derechos, porque el acreedor no puede quedar impasible frente a la destrucción de la cosa, por parte del deudor, que se sabe que dentro de un plazo determinado, debe desprenderse de ella, y la destruye o la abandona. En el estado actual, el Estado, pudo ya haber tomado las medidas de seguridad que acabamos de analizar, porque la destrucción del muelle, es una razón fundada para proceder de inmediato. Sabemos que el concesionario en estos casos, es deudor de una cosa cierta y está obligado a reconstruir si no puede probar que la destrucción es debida a caso fortuito o fuerza mayor y en este caso la sociedad no podrá probarlo, porque su responsabilidad, por su culpabilidad es manifiesta y la población entera certificará, conjuntamente con los técnicos, que ha habido negligencia por parte de la empresa concesionaria en el cuidado y conservación del muelle. Declarada la caducidad de la concesión, deberá indemnizarse a la sociedad, comprándole los implementos y demás materiales y terrenos, que se le priva, por ser de su propiedad, debiendo fijarse la suma a pagar por el Estado, por peritos que se nombrarán al efecto. La sanción que sufre la sociedad es la pérdida del derecho futuro de explotación. Lo que deba ser reparado, se reducirá del monto a pagar, para su reparación y buen estado, porque así se obligó a entregarlo al final de la concesión.*

*Teniendo presentes estos principios, diremos entonces con respecto al llamado "problema de San Nicolás", que la CADUCIDAD DE LA CONCESION EXISTE Y QUE PUEDE SER DECLARADA DE INMEDIATO, PORQUE LA EMPRESA CONCESIONARIA NO HA CUMPLIDO CON LAS OBLIGACIONES DE LA LEY DE CONCESION. (Firmado) PEDRO CASAZZA*

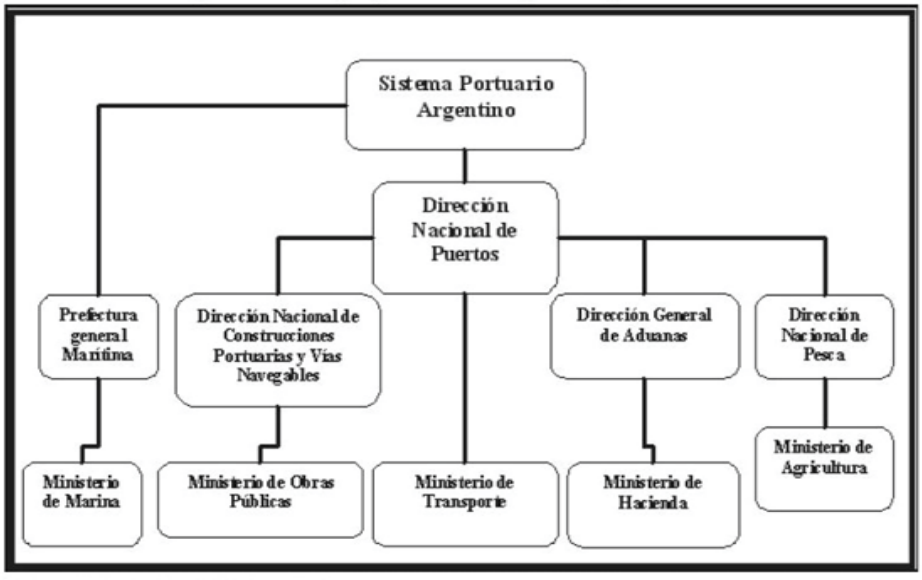
El 27 de Marzo de 1947 mediante Ley Nº 12.964 se crea la Administración General de Puertos y Aduanas. Esta fue publicada en el Boletín Oficial del 18 de Abril del mismo año. En su artículo 1º se establece que *"desde la promulgación de la presente Ley, la actual Dirección General de Aduanas de la Nación, dependiente del Ministerio de Hacienda, se denominará Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación."* Luego se determina que *"La Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación ejercerá la superintendencia y dirección de las aduanas, receptorías y demás oficinas de índole aduanera, así como la de los puertos nacionales habilitados para el tránsito comercial, e intervendrá en todas las cuestiones que se promuevan en el orden aduanero y portuario, con arreglo a las atribuciones que le acuerda la presente Ley y las que las Leyes 810 (ordenanza de aduanas), 11.261 (Ley de aduana) y demás disposiciones legales y reglamentarias confieren a la Dirección General de Aduanas".*

La creación de este organismo buscaba reordenar el control, y administración portuaria a través de una solo figura. Sin embargo, se enfrentaban a nuevos desafíos.

> *"De hecho la creación de la Secretaria Nacional de Transportes (SNT) en junio de 1948, acarrearía una serie de sucesivos planteos en torno al manejo del sistema portuario. Esta nueva secretaría, que desde un inicio paso a dirigir la Administración Nacional de los Ferrocarriles, la FME y la Dirección General de Aeronáutica Comercial; terminaría reconfigurando el complejo de agencias estatales encargadas de los puertos. A pesar del intento de unificación, en Noviembre de 1948 el gobierno transfirió a la SNT los ferrocarriles de los puertos de Mar del Plata, Rosario, Quequén, San Nicolás, Barranqueras, Formosa, Victoria, Concepción del Uruguay, Concordia, Santo Tomé y Paso de los Libres; aumentando el número de agencias que operaban sobre el sistema.48 Tras la sanción de la Constitución de 1949 la SNT se convertiría en el Ministerio de Transportes, el cual sería encabezado en un primer momento por Juan F. Castro. Sin embargo antes de dicha reforma, en Enero de 1949, el Poder Ejecutivo permitió que la SNT creara la Dirección General de Puertos y Vías Navegables. Esta flamante Dirección no remplazaba a la Administración General de Aduanas y Puertos, a pesar que la misma debía transferir todo el personal, presupuesto y equipamiento destinados a la carga y descarga de mercaderías. Tampoco remplazaba a la DNNP del MOP, a la cual ni siquiera se mencionaba. Sin embargo se establecía que la Dirección General de Puertos y Vías Navegables estaría a cargo de la "dirección de la actividad de los puertos comerciales del país" (Decreto Nº 1410/49 Tomo IX). Si bien esto pareciera mostrar una suerte de hipertrofia burocrática en donde se creaban un número mayor de agencias y no se terminaba de poner en orden al sistema, el caos devendría en la integración de las agencias estatales. El 12 de Abril de 1949 se crea, con la explicita misión de*

*separar los servicios portuarios y aduaneros, la Dirección Nacional de Puertos (en adelante, DNP) que remplazaba automáticamente a la Dirección General de Puertos y Vías Navegables. A diferencia de esta última, la DNP implicó la transformación general del esquema administrativo. Se conformaría con el personal, presupuesto y maquinarías de las otras administraciones. La Administración General de Aduanas y Puertos debía transferir al personal obrero y administrativo abocados a las tareas portuarias; la DNNP debía ceder todo el personal, maquinarias y presupuesto destinados a las tareas de tracción y conservación de los puertos; y la Prefectura General Marítima debía traspasar el personal, la maquinaria y las instalaciones destinadas al servicio de amarradores. Desde la creación de la nueva dirección la Administración de Aduanas y Puertos pasaría a denominarse Dirección Nacional de Aduanas - quedando su función restringida a la recaudación -, y la DNNP del MOP se transformaría en la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, quedando limitada al mantenimiento y construcción de instalaciones. En tal sentido la DNP tendría las siguientes funciones: proveer servicios de practicaje, servicios de amarre, resguardo de puertos; atender el servicio de peonaje, almacenaje y tracción ferro - automotora; organizar la explotación de los puertos; efectuar la liquidación de los servicios de explotación; proyectar las tasas de los servicios; conservar las instalaciones, con excepción de los muelles; la coordinación de sus funciones con otras reparticiones abocadas a las actividades portuarias; y por último la coordinación de los servicios de seguridad policial, sanitaria y de trabajo en los puertos.(Decreto Nº 8803/49 Tomo IX)De esta forma la DNP se configuraba como un organismo superior al resto. Si bien las restantes agencias siguieron existiendo con sus funciones específicas, el nuevo organismo tenía el poder de coordinación central. Ahora bien, no cabe duda que esta reforma pretendió racionalizar el control estatal sobre el sistema portuario, como lo evidencia el siguiente esquema:*[127]

**Agencias estatales que operaban sobre los puertos argentinos en 1950**




Fuentes: Annales de legislación Argentina

[127] LADEUIX (2009) op. cit.

La existencia de la Dirección Nacional de Puertos, sobrevivió durante las dos presidencias peronistas, pero a partir de 1956, por decreto del gobierno de Facto del Gral. Eugenio Aramburu, la misma pasaría a llamarse Administración General de Puertos.

El gobierno peronista desplegó una intensa actividad en torno a la cuestión portuaria. Uno de sus destacados aspectos fue la continuación del apoyo a la creación de una Flota Mercante del Estado. Se jerarquizaría su administración, bajo el control irrestricto de la Marina pero con un mayor presupuesto. También se avanzaría en la cuestión laboral y previsional del personal afectado a la flota mercante, otorgando atención a sus viejos reclamos. Como consecuencia de su política, se adquieren poco más tarde, nuevos navíos que aumentarían más la presencia argentina en ríos y mares y contribuiría al comercio exterior. El discurso oficial del Gobierno Peronista se expresó en todas las publicaciones oficiales o privadas que recibían algún tipo de ayuda o se sentían ideológicamente identificados con la nueva administración. En la mayoría de ellas, el tema de la Patria, la Soberanía y la nueva Argentina, estaba presente. Por ejemplo en el Boletín del Instituto Agrario Argentino de 1948 podía leerse con respecto a nuestro puerto y Aduana: *"En nuestra bendita tierra argentina, como en pocas, la influencia de esta política de dominio sobre sus puertos y la consiguiente valla que con esta restricción se creaba a sus pobladores, fue directo motivo de reacción, concretada luego en la Revolución Nacional. El grito de puerto libre fue el anuncio del otro grito de patria libre. Todas las ilusiones del espíritu que anhelaba libertad se embotellaban desordenadamente en una ordenanza que restringiendo la labor portuaria, echaba por tierra el resto de las posibilidades y mantenía el coloniaje. Mientras no se obtuviese la libertad del comercio exterior, el problema de la libertad política no debía preocupar por ser de imposible realización. El presupuesto de ella era, sin duda, el hecho de la libertad económica cuyo principal elemento, el comercio, estaba restringido por la inactividad portuaria".*

Los datos aportados por la Aduana local en 1948 intentan demostrar que el cambio de gestión del Puerto local (privado a público) es el causante del incremento de la recaudación y del movimiento en el mismo, obviando por supuesto este organismo, que ello se produce cuando la 2da Guerra Mundial había finalizado y se normalizaban las relaciones comerciales dejando de existir el peligro en alta mar por el cese de la guerra submarina.

| **Datos de Aduana San Nicolás - Recaudación aduanera y portuaria** | |
|---|---|
| | |
| Desde el 2 de Enero de 1938 hasta el 28 de Noviembre de 1946 | $ 821.664.39 |
| Desde el 2 de Enero de 1947 hasta el 30 de Abril de 1948 | $ 491.308,28 |
| | |
| **Movimientos de buques de ultramar:** | |
| Total de buques entrados desde el 2 de Enero de 1938 hasta Noviembre 29 de 1946 | 458 |
| Total de buques entrados desde el 2 de Enero de 1947 hasta el 30 de Abril de 1948 | 84 |

*Tabla Nº 32 Datos del Boletín del Instituto Agrario Argentino Año VIII Nº 61 1948*

El 16 de Abril de 1948 en el Diario La Prensa de Buenos Aires, se publicó una nota titulada "San Nicolás tiene perspectivas de convertirse en un emporio industrial de gran importancia". En el mismo sostenía:[128]

[128] Cfr el Boletín del Instituto Agrario Argentino de 1948, Año VIII, Nº 61

*"El puerto y su movimiento de exportación:*
*Desde hace largo tiempo el vecindario ha reclamado la habilitación del puerto, porque con ella se resolverían diversas cuestiones de alto interés regional. Finalmente esas obras han sido incorporadas al patrimonio del Estado. Además de señalarse aquí el carácter productivo de los servicios portuarios, se destaca el progreso que representará para el comercio general de la zona de influencia. Hace un año el gobierno de la Nación se hizo cargo del puerto. Para San Nicolás la toma de posesión ha significado, según todas las impresiones recogidas, la satisfacción de un anhelo acariciado durante muchos años. Ahora San Nicolás necesita el mejoramiento y ampliación de su puerto a fin de que atienda más adecuadamente a la zona agrícola de la cual es centro. Dicho puerto, que hace tres lustros (*) exportaba 1.200.000 toneladas de maíz ha vuelto nuevamente a intensificar su movimiento de exportación casi anulado durante la guerra. Ahora en los dos primeros meses del corriente año, han sido exportadas 100.685 toneladas de maíz."*
*(*) Nota del autor: Lustro, período de 5 años.*

Por su parte, el Boletín del Instituto Agrario Argentino citado anteriormente es testigo con su escrito, de las transformaciones que se producen en el ámbito del transporte hacia el sector portuario; *"las estadísticas compiladas por las reparticiones portuarias locales, señalan la considerable cantidad de productos agrícolas transportados particularmente desde las chacras situadas en esta zona. Todo ese transporte se hace casi íntegramente por medio de camiones que se estacionan en el barrio portuario a lo largo de la Avenida Falcón que conduce directamente al embarcadero principal. Las observaciones recogidas ponen en evidencia el desarrollo alcanzado por la red caminera merced al impulso dado desde hace más de quince años, conforme a las exigencias que correspondían satisfacer en orden a las conveniencias generales. De algunas comprobaciones realizadas se desprende igualmente que los chacareros obtienen beneficio positivo en el envío de sus cosechas hasta el sitio de embarque por medio de camiones y vehículos acoplados. Estos llegan al puerto donde suelen hallarse surtos buques del ultramar y atracan junto a los mismos. La producción nicoleña es acaso de las que más utilizan el camión y el acoplado como medio de conducción."*

Y un detalle no menos importante que destaca el informe, es lo relativo a las trochas del ferrocarril, talón de Aquiles de la propia Historia del Puerto. Dicen el respecto: *"Conviene además recordar, por otra parte, que el acceso al muelle de exportación por vía férrea sólo se hace con vías de trocha ancha, como que fue construida para la empresa del Ferrocarril Central Argentino con el propósito de dar salida a la producción de la zona de influencia que tenía esa empresa en particular. Es innegable que la colocación del tercer riel en el embarcadero principal de San Nicolás facilitaría el transporte de toda la producción que conducen los trenes que circulan por trocha angosta."*

También se destaca la carencia de instalaciones adecuadas para el depósito, algo que igualmente carecía la antigua Sociedad Puerto. *"En atención a que la agricultura y especialmente la producción de maíz adquiere cada vez más desarrollo y extiende sus operaciones en los mercados exteriores, se ha venido reclamando en el puerto de San Nicolás la instalación de amplios depósitos para guardar o recoger los cereales a granel. El hecho de no existir en la zona portuaria esta clase de instalaciones y la falta del tercer riel en las vías ferroviarias, ponen de manifiesto algunos de los inconvenientes que todavía existen para un intenso*

*movimiento de exportación. El almacenamiento de las cosechas en depósitos o elevadores reduciría el cuantioso gasto que representa el empleo de bolsas y significa un tributo crecido a cargo de los productores locales, quienes sostienen, además que el sistema de depósitos facilitaría la mejor comercialización del cereal".*

Siendo optimista el informe cierra en lo relativo al puerto de San Nicolás con palabras de esperanza: "Según todas las impresiones se procura convertir a San Nicolás con su puerto natural privilegiado, en un centro de exportación e importación directa, de manera que pueda satisfacer todas las exigencias del comercio y de la industria en su extensa zona de influencia".

El modelo de sustitución de importaciones que venía desarrollándose en el país, tenía sus fuertes defensores en San Nicolás como ya se ha visto y quienes impulsaron de todas formas posibles, la radicación industrial en la zona. Ya vimos de qué manera la 2da Guerra Mundial había afectado a la Argentina y por ende a las ciudades portuarias. El golpe militar de 1943, la creencia en las industrias de base y el auge del desarrollo industrial llegaron también a esta zona geográfica. El informe citado anteriormente que data de 1948 nos muestra el panorama reinante. *"La estadística particular recogida en algunos centros de la banca y el comercio ha revelado el acervo considerable en cuanto a los establecimientos que trabajan, la creciente cantidad de obreros y empleados y los índices enormes de la capacidad de trabajo y de producción. Existen actualmente en San Nicolás entre grandes y pequeños establecimientos industriales, más de cien fábricas que insumen anualmente millones de pesos, producen para la economía local grandes sumas de dinero y dan trabajo a más de diez mil obreros. A estos corresponde agregar cuatro mil trabajadores o más, que deben llegar para el año próximo al iniciarse las actividades en los nuevos centros industriales actualmente en construcción para producir alcohol anhidro, glucosa, dextrina, almidón y harina de maíz; materiales plásticos para la construcción de casas prefabricadas., siderurgia y otros. Como para la construcción de estas plantas industriales ha sido indispensable adquirir algunas tierras, muchos propietarios no ha opuesto resistencia a la venta de los terrenos necesarios para tal fin y existe una verdadera cooperación vecinal para contribuir al progreso económico nicoleño".* Sobre este último punto hay que decir, que el boom industrial en San Nicolás produjo el auge de la especulación y la suba desmedida del valor del metro cuadrado de tierra en la ciudad. Se hablaba además de construir, en inmediaciones de dónde actualmente se encuentra la Unidad Penal Nº 3 (Avenida Savio 1072) un barrio obrero para los empleados siderúrgicos. Esto produjo el rechazo de algunos quinteros a la venta de sus tierras por considerar que el valor que se pagaba no era suficiente y dio lugar a las versiones de expropiación y un duro enfrentamiento con el Ministro de Asuntos Políticos del Gral Perón, Dr. Román Alfredo Subiza. El asunto fue resuelto gracias a gestiones del alto clero y la Presidencia, pero la realidad y el progreso que se vislumbraba, contribuía al alza del valor de tierras.

El informe detalla demás que; *"En el lugar ocupado hasta hace poco por el antiguo frigorífico*[129] *se halla en construcción una fábrica para elaborar aceites comestibles, harinas alimenticias y otros productos derivados. A fines del año 1949 entrará también en explotación en las proximidades de la zona portuaria una planta industrial que abarcará una extensión de 96 hectáreas y que será destinada a la destilación de alcohol anhidro. Según los cálculos técnicos, se trabajarán diariamente 700 toneladas de maíz, de las cuales se extraerán 250 toneladas de alcohol anhidro que se utilizarán en la mezcla de hidrocarburos para producir combustibles para automóviles y transporte automotores. Dicho establecimiento tendrá 34 cuerpos de edificación donde podrán guardarse 35.000 toneladas de maíz y una estación con aparatos para extraer*

[129] Se refiere a las viejas instalaciones del Frigorífico de Eugenio Terrassón, sobre el final de la actual calle Rivadavia y que sería en el futuro la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA). Sus instalaciones no llegan hasta el río, quedando el extremo de la barranca bajo la propiedad del Puerto San Nicolás.

*65.000 metros cúbicos de agua del río Paraná a utilizarse diariamente en la destilería. Tendrá además bombas para elaborar e impulsar el combustible por tubos que se comunicarán directamente con los buques de carga surtos en el puerto. Actualmente se encuentran aquí los primeros equipos destinados a la destilería, construidos en las fábricas Skoda, de Pilsen, Checoslovaquia, y vienen en viaje según se informa, 3500 toneladas de maquinarias ya embarcadas en la mencionada ciudad de Bohemia".*

La radicación de una planta de estas características respondían a la facilidad de acceso de la principal materia prima cuya exportación fue la inicial y más numerosa del puerto de San Nicolás; el maíz. Esto se pudo comprobar en las páginas anteriores, además de constituir todo este conjunto industrial, un nodo de comunicación ferro portuario y de carreteras, cerca de un prospero centro urbano para muñirse de mano de obra y el río Paraná por los motivos ya expuestos.

El puerto de San Nicolás era un motor que generaba también a su alrededor, la posibilidad de brindar servicios a nuevas industrias, generando un desarrollo local y regional. Es claro el Boletín cuando expresa: *"En este proceso evolutivo de la industria se están contemplando además las futuras instalaciones destinadas a la fabricación de acero, las que señalarán asimismo una nueva etapa en la vida industrial. Entre las industrias de vastos alcances que han echado también las bases de su funcionamiento en San Nicolás, cabe señalar la que se refiere a la fabricación de materiales plásticos en sus distintos tipos. Uno de esos establecimientos, que gira con un capital de 6.000.000 de pesos, fabricará aproximadamente 2300 kilos diarios de resina sintética y 7.000 kilos mensuales de laminados, para la cual utilizará prensas de gran poder. Los materiales empleados son celulosa de diverso origen que se preparan químicamente reemplazando al acero en la producción de piezas de engranaje, accesorios para maquinarias, planchas, etc. Mensualmente se fabrican ahora en dicho taller 3.000 engranajes silenciosos para automóviles además de otras piezas premoldeadas en prensas, para las cuales se emplean diversos rellenos hechos con celulosa, polvo de madera, fibras textiles, minerales y otras materias. Próximamente, en el mismo establecimiento fabril se efectuarán instalaciones modernas para producir todo lo relacionado con la elaboración de materiales plásticos para la industria y se trabajara madera terciada encolada con resina sintética para construir techos de casas prefabricadas y otros revestimientos, como chapas similares a las de cinc, calculándose que desde mediados de año en curso se harán por mes 30.000 hojas de material plástico para cubrir techo. Ampliando este comentario, el diario "La Prensa" en una edición posterior, en su página 15, destaca a pedido de la propia interesada, que la empresa Sociedad Anónima Industrial y Comercial Plastiversal, posee en San Nicolás una capacidad de producción, en la actualidad de 9.000 kilómetros diarios de resina sintética y que antes del término de dos meses, se superarán los 21.000 kilogramos por día, puesto que esa producción solo depende de la instalación definitiva de un concentrador ya concluido. En esa aclaración se expresa asimismo que la producción de la mencionada firma comercial hoy día, supera los 200.000 kilogramos mensuales de plásticos de fenolformaldehido y que para mediados del corriente año (1948), la instalación de dos poderosas prensas, desconocidas aún en la Argentina, permitirá llevar esa producción a más de 400 toneladas mensuales. Tal capacidad –se agrega- será aplicada en su mayor parte a la manufactura de materiales de construcción no producidos hasta el momento".*

Prosigue, el informe que consta en el Boletín del Instituto Agrario Argentino, *"Otra construcción de importancia que se está realizando aquí, es la relacionada con la industria del frío y la laminación de hierro, para la cual se construye una fábrica hidráulica de electricidad. Las aguas del Arroyo del Medio se han desviado a ese efecto a un canal de 2 km de longitud con lo cual se ha conseguido una diferencia apreciable de nivel y se ha obtenido así un salto de once metros que será aprovechado para la fuerza que impulsará esta obra*

*de ingeniería moderna proyectada por técnicos argentinos. También funciona en esta ciudad, la primera fundición de la zona –hasta Rosario inclusive- fundada en 1865 y existen otros establecimientos dedicados a fabricar máquinas de precisión, cepillos para hierro, sierras para carnicerías, acoplados, etc. Otra fábrica de laminación de metales tiene ya lista sus nuevas instalaciones para elevar la producción de 60 toneladas diarias de hierro redondo, cuadrado y media caña. Una antigua fábrica de tejidos y paños, situada a pocos kilómetros de San Nicolás industrializa anualmente 1.200.000 kilogramos de lana, y está efectuando ampliaciones con nuevas hilanderías y construcciones por valor de 14 millones de pesos. Si bien es cierto que la producción de ese establecimiento se distribuye en su mayor parte dentro de la República, cuenta también con mercados extranjeros y es así como dichos productos de la industria textil nicoleña van a diversos países de América, al África, Siria, Transjordania, China y Europa. Toda esta planta industrial cuanta con una población de casi cinco mil almas y ha dado origen a la formación de una villa poseedora ya de lo necesario para una vida agradable e higiénica. Se la ha denominado Pueblo Nuevo y actualmente se gestiona su oficialización*[130]*. En cuanto a las fábricas de pastas alimenticias, hay algunas que elaboran hasta 12.500 kgrs. diarios de fideos, de los cuales buena parte se coloca en el exterior. Hay también fábricas de dulces y conservas que en la época de conserva de arvejas y frutas, ocupan centenares de obreros, así como establecimientos dedicados a fabricar jabones, velas, cera de lustrar, celulina, agua lavandina, estearina, oleína e insecticidas. Existen algunos laboratorios particulares, recientemente constituidos en sociedades de responsabilidad limitada, que producen 85 toneladas anuales de un producto hormiguicida con el que se ha tratado de desterrar el uso peligroso del cianuro de potasio, y también un establecimiento industrial que produce anualmente cuatro millones y medio de espirales de las denominadas ahuyenta mosquitos. Cuanta asimismo este pueblo con 44 bodegas y 240 pequeños productores que se dedican a la elaboración de vino. Durante el año anterior se han vinificado 7.850.000 kilogramos de uva cosechada obteniéndose 25.000 cascos. Los poseedores y productores de viñas han vendido la última cosecha a un promedio de treinta centavos el kilogramo de uva para vinificar. En casi todas las fases del negocio proceden individualmente. Los informes obtenidos acerca de la producción de uva para vinificar comprueban que técnicamente no podrá mejorarse la elaboración del vino regional sino se establecen servicios de investigación a cargo de especialistas para asesorar a los viñateros, quienes han tenido el mérito indiscutible de desarrollar la industria del vino ribereño o de la costa sobre la base de una experiencia individual pero empírica."*

El desarrollo económico que experimenta en aquellos años la ciudad y campaña del Partido de San Nicolás, explica la rápida expansión del ejido urbano en dirección sur y oeste de la ciudad. Se expanden los primeros servicios (luz y agua), las quintas y viñedos se transforman en barrios, surgen las escuelas y la población de San Nicolás llega a 42.758 habitantes. El puerto de San Nicolás y las dos estaciones ferroviarias fueron fundamentales en esta transformación.

[130] Nota del Autor: El 8 de Junio de 1954 este poblado, propiedad de los obreros pasa a tener una Delegación Municipal. Por aquél tiempo se le llamó "Villa 17 de Octubre", aunque todos lo identificaban como "La Emilia" que era el nombre de la fábrica textil que les había vendido las tierras a sus obreros para que construyan sus casas. Frente a esta Villa, se hallaban las viviendas obreras propiedad de la fábrica textil, divididas por el camino pavimentado a San Nicolás e inaugurado en 1944. Luego de 1955 el total de las construcciones toma el nombre de "La Emilia" integrándose también los barrios que surgieron a la vera de la ruta pavimentada (Villa Campi, Villa Riccio y más tarde Villa Canto).

| Año | Miles de Tn. |
|---|---|
| 1934 | 30.0 |
| 1935 | 53,2 |
| 1936 | 120,2 |
| 1937 | 57,3 |
| 1938 | 74,8 |
| 1939 | 100,6 |
| 1940 | 19,7 |
| 1941 | 0 |
| 1942 | 9,9 |
| 1943 | 0 |
| 1944 | 0 |
| 1945 | 3,1 |
| 1946 | 22,3 |
| 1947 | 74,9 |
| 1948 | 31,9 |
| 1949 | 5,1 |
| 1950 | 13 |

*Tabla Nº 33 Toneladas (por miles) ingresadas al Puerto de Buenos Aires por Buques de ultramar provenientes del Puerto de San Nicolás. Fuente; Anuario Estadístico de la República Argentina Tomo 1 Compendio 1949-1950 Pág. 73*

Se destaca que hasta 1943 no se tomaron en cuenta los barcos menores a 10 tn. Y a partir de 1844, los menores de 5 tn.

| Nómina de algunos establecimientos industriales de San Nicolás. | | |
|---|---|---|
| **Nombre y Apellido** | **Dirección** | **Clase** |
| Alfonso y Cía | Garibaldi 338 | Aguas gaseosas |
| Amoreo y Rubiero | Ameghino 399 | Bebidas alcohólicas |
| Amoreo y Rubiero | Ameghino 399 | Aguas gaseosas |
| Argas y Serrano | Alvarez 26 | Jabón y Velas |
| Banino Pedro J. | Las Heras | Balanzas |
| Blanes Antonio J. | Belgrano 278 | Insecticidas |
| Camini Juan | 25 de Mayo 418 | Insecticidas |
| Gagrardi & Cía. | 25 de Mayo 418 | Aguas Gasesosas |
| Carbollo R. & Cía. | Bs. As. 249 | Aguas Gaseosas |
| Córdova Hnos & Cía. | La Emilia | Tejidos |
| Felipe y Fermenti | Gurruchaga 138 | Aguas Gaseosas |
| Ferré Hnos. | Nación 473 | Hielo |
| Gonsales Gil Anastasio | Las Heras | Jabón y velas |
| Gonsales Gil Anastasio | Las Heras | Insecticidas |
| Ibañez Maximino | Ituzaingó 702 | Aguas gaseosas |
| Marcatonio Alfredo | Chacabuco 140 | Art. Sanitarios |
| Martínez Alfredo | Morteo 160 | Insecticidas |
| Ocariz F. & Cía. | Rivadavia 89 | Hielo y gaseosas |
| Ocariz F. & Cía. | Rivadavia 89 | Bebidas alcohólicas |
| Rodríguez y Cía. A | Balcarce 114 | Mosaicos |
| Sabattini Bernardo | Conesa | Embutidos |
| Saíz & Cía. | Conesa | Aguas gaseosas |
| Terreno Giolitti y Cia. | Garibaldi 208 | Pastas |
| Vaccarezza Hnos. | Garibaldi 654 | Embutidos |
| Ventura Pío | Garibaldi 349 | Escobas |
| Yantorno y Cía | Saavedra s/n | Prod. Químicos |
| Zancanaro A. | Belgrano 333 | Mosaicos |

*Tabla Nº 34 Datos del Boletín del Instituto Agrario Argentino Nº 61 Año VIII 1948 Pág. 155*

Durante 1952, industriales japoneses visitan San Nicolás y su atención estuvo especialmente dispensada hacia la Destilería de Alcohol Anhidro E. N. que durante el período de 1958/1959 cerró como producto de una cruel competencia que no pudo sobrellevar. Las expectativas y esperanzas alrededor del Puerto de San Nicolás en los años siguientes a su nacionalización, fueron perdiéndose por varios motivos. Quienes pensaron que podrían nuevamente insertarse en el mercado portuario del cual habían sido desplazados por el monopolio de la Sociedad Puerto, no pudieron y quienes esperaban cambios revolucionarios que marcaran diferencias con todo lo anterior no llegaron a verlo. Una enorme red burocrática estatal, atrapó a su administración durante décadas, atrasando la implementación de medidas y acciones rápidas que llevaran a las instalaciones portuarias de San Nicolás a estar en la cima del negocio.

En Julio de 1952 se anula la sección de importación y exportación por mal estado del muelle, origen prácticamente de la clausura total del Puerto Nuevo. El movimiento originario por el desarrollo industrial que transformaba San Nicolás y la región, exigía diariamente, amplios muelles para recibir las maquinarias y materiales que en miles de toneladas llegaban a la ciudad. Por falta de instalaciones de atraque, gran parte de estos elementos debieron ser descargados con frecuencia en puertos lejanos originando problemas posteriores para su transporte. El efecto del derrumbe de parte de las instalaciones portuarias se debió a las fuertes corrientes del río y además a la falta de previsión oportuna, para su reconstrucción. El desmantelamiento de la Sección Importación que llevaba 47 años de uso, y que había cumplido un importante papel en el desenvolvimiento social y económico de San Nicolás, se produjo precisamente cuando comenzaba a operarse una transformación importante, es decir de una ciudad agraria o con fuerte base agrícola a una industrial con la instalación de grandes empresas. Esto ocasionó un peregrinaje de búsqueda de muelles esenciales, encontrando en todos los sectores una insensibilidad inexplicable para tan importante problema de San Nicolás y su hinterland.

En la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables del Ministerio de Obras Pública División Paraná Inferior había un proyecto exhaustivamente estudiado para construir un muelle de hormigón de 160 metros de extensión y *"por error de apreciación de un señor Ministro, se suspendieron todos los trabajos y pudiendo llamarse a licitación para su construcción, se abandonaron los mismas."* Posteriormente se gestionó ante el Sr Administrador General de Puertos, Capitán de Fragata Rodríguez, lográndose la creación de dos "duques de alba" *("Los duques de alba son estructuras aisladas que sirven para dar apoyo lateral y amarre a los buques. La construcción de los duques de alba suele hacerse con base de pilotes con una losa en cabeza")* formando parte del plan general de muelles, que permitieron en el más breve plazo la habilitación de las instalaciones de embarque de exportación que por tal causa se encontraban inactivas a pesar de enorme capital que representan. A pesar de eso, por causas inexplicables de esa repartición, se demoraron los trabajos y con el aumento de los costos, la suma destinada originariamente ya no alcanzaba y se debió solicitar solo para el año 1959 la cantidad de $600.000 para poder continuarlas. Las inundaciones ocurridas entre esos años, produjeron que esas inconclusas obras se dañaran aún más, convirtiéndolas en inoperantes y debiendo la administración portuaria local, iniciar nuevamente los trámites burocráticos para obtener nuevos fondos.

En esos años para poder cumplir con el Plan Siderúrgico Nacional, se debían transportar equipos pesados, que eran muy necesarios y debió hacerse por camiones porque no existía aún un puerto disponible. SOMISA alcanzó a tenerlo pero negó sus instalaciones para el uso privado, ya que el mismo estaba destinado exclusivamente para el empleo de la Planta Gral. Savio. Las empresas más importantes de la zona, importadores directas de palanquillas, slabs, arrabio, etc se vieron privados así de un elemento esencial a su economía, como es el puerto ya que no se previó esta situación. En aquellos momentos, el muelle originario que tenía una extensión de 160 metros, comenzaba a ser insuficiente para las necesidades de la zona, pues solo permitía el atraque de un solo barco dando la corriente del río justo en ese lugar y debiendo extenderse el proyecto originario a 600 metros. Se calcularon que el país perdía la suma de $ 17.600.000 anuales por mayores transportes.

En 1953 el cauce del Paraná va sufriendo transformaciones. Son importantes los testimonios que dan cuenta de ello y fue precisamente el Diario El Norte de San Nicolás, que en su edición del 19 de Septiembre publica una nota escrita por el historiador José E. de la Torre que expresa:

> *"El brazo principal del Paraná ya no pasa lamiendo las barrancas por frente al macizo urbano como otrora, en que era el brazo navegable por buques de ultramar. Estrechado por la Isla Ballestero, solo se utiliza hoy para el cabotaje, cuyo tráfico languidece cada día más. El brazo mayor recién se acerca a San Nicolás describiendo una amplia curva, en las inmediaciones del antiguo saladero de Santiago de Bengolea, para estrecharse frente al Puerto Nuevo, donde la velocidad del agua es mayor, socavando las barrancas. El Paraná segunda arteria fluvial del mundo, por su volumen líquido, corre frente a San Nicolás entre dos barrancas separadas por unas diez o doce leguas, formando múltiples islas con canales de muy diversas profundidades. Es grandioso el panorama que se ofrece mirando desde el muelle de cabotaje hacia el sud con rumbo a la punta donde se construye la Segunda Planta Siderúrgica, Sociedad Mixta del Estado. Como decimos, antiguamente el canal navegable pasaba junto a la ciudad y en un viejo Pontón desembarcaron los pasajeros procedentes de Europa y lo mismo los que procedían del Brasil y Paraguay, vía Corumbá, como de Montevideo. Este trabajo de las aguas roe la costa firme, deposita sedimentos de arena y limo con algunos lugares del lecho, en otros lo ahonda, arma y deshace bancos e islas, aumenta y disminuye islas, dándose el caso de conflictos de jurisdicciones y se discute la aplicabilidad de los respectivos títulos de propiedad. A este respecto cabe destacar el pleito por las islas enormes de "Las Lechiguanas", disputadas entre las provincias de Buenos Aires y Entre Ríos, en un litigio que se prolonga desde hace muchísimos años. Frente a la ciudad la acción de las aguas ha hecho desaparecer por completo la isla de Garavieta situada entre las de Ballestero y de Cattaneo o Magnasco, no obstante que junto a ellas se hundió el vapor "Anglia" de alto porte el 18 de Junio de 1931, y que pudo haber contribuido a detener su desaparición por la formación de aluviones. En cambio la isla Ballestero crece, amenazando con la formación de un banco, el cierre del puerto de ultramar, si no se opta por el dragado o la apertura del Yaguarón que barrería ese islote y adyacentes. Minuciosos estudios hidrográficos revelan la imposibilidad actual de prever con precisión las crecientes extraordinarias o sus defectos sobre la formación ulterior del cauce."*

La nota de incalculable valor testimonial de aquellos momentos, va acompañada de antecedentes históricos, que aportan datos importantes e ilustran la dinámica y problemática en cuestión.

> *"Como decimos al inicio estos someros apuntes, el canal navegable pasaba junto a la costa y por esa razón Mitre construyó en 1859 las baterías de San Jorge. Eran aguas profundas teatro de la acción naval del 25 de Octubre de 1859 entre las escuadras de Urquiza y Mitre. Este reducto fortificado fue construido para defensa del pueblo contra la escuadrilla de Urquiza y por disposición del jefe de la plaza fuerte, Comandante Emilio Castro. La primera necesidad de este pueblo es la canalización del Yaguarón y del angosto riacho que sigue. Este riacho constituía la*

*seguridad de su puerto, llamado antiguamente "Puerto de Aguiar". Era de una gran profundidad y los mayores buques tenían cómodo albergue en él, hasta que una creciente extraordinaria en los años 1825 y 1826 lo inutilizó completamente, hasta 1863 en que el ingeniero Jonás Largui construyó un muelle adecuado. En el año 1831 el Comisario de Policía hizo un canal, que consistía en un zanjón que cortaba la isla por la mitad. Fue tan mal calculado el trabajo, que en vez de entrar el agua del Paraná al Riacho, salía de éste para aquél. Este zanjón llamado canal figuró dos años consecutivos en el mensaje del gobierno, provocando la risa de cuantos conocían la obra, afirma don Francisco Llobet en mi "Historia de San Nicolás" El antiguo puerto, con fondo para Zumancas y Goletas, recibía las aguas del Paraná, por el caudaloso brazo hacia su curso por frente al Alto Verde y los buques ponían la plancha en tierra para la carga y descarga, ahorrándose crecidísimos gastos. Después, por la incuria de las autoridades y de la plutocracia interesado en su ruina, con el andar del tiempo se ha obstruido el Yaguarón, siendo vox pópuli en San Nicolás que allí, de intento fueron hundidos pequeños barcos de madera y otros arrojaban su lastre, provocando el cierre definitivo, por una compañía francesa que sentó sus reales en Rosario interesada en la ruina del puerto de San Nicolás. No fue ajeno a ello, la política de Urquiza de los derechos diferenciales para el florecimiento del Puerto de Rosario y la política de los capitales foráneos que construyó un ferrocarril que debió partir de San Nicolás a Godoy, y que por maniobras de la Sociedad Puerto partió de Villa Constitución, al pedir precios exorbitantes por los terrenos afectados a tal fin en la ribera, al mismo tiempo que los propietarios de campos pretendían precios fabulosos por las tierras que atravesaría dicho ramal que se llamó "Gran Sud de Santa Fe. La canalización del Yaguarón preocupó a los hombres públicos de diferentes épocas y últimamente en 1921 por parte del Ingeniero Juan B. Aramburu y hoy mismo es de urgente necesidad esta magna obra pública, al aumentar el caudal de agua del brazo angosto del Paraná, lo que permitiría la construcción de un gran puerto nacional sobre las barrancas del pintoresco Alto Verde. Uno de los primeros pedidos hecho al gobierno, fue el 22 de Noviembre de 1887 en que la Municipalidad solicita el dragado del Yaguarón, solicitud que es reforzada después por la "Sociedad Fomento San Nicolás" que presidió el Dr. Francisco Costa, que anteriormente, el 29 de Diciembre de 1885, indicó que se iniciaran gestiones ante el gobierno nacional para que mande a dragar el canal del río obstruido por los barcos. Como antecedente más antiguo debemos consignar en pro de la profundización del riacho que el gobierno nacional votó con esos fines el 3 de Noviembre de 1875, la suma de cincuenta mil pesos moneda corriente, quiere decir entonces que ya para este tiempo era un problema el asunto del puerto. A ello debemos consignar que la Municipalidad el 15 de Septiembre de 1873 vota 100.000 pesos para la canalización del riacho, de los fondos destinados para la construcción de una casa municipal. Para los trabajos de dragado del Yaguarón deben tenerse en cuenta las crecientes y las bajantes. La creciente máxima fue registrada en 1878 con elevación de 6,82 metros, la de 1905 dio 6,71, las de 1893 y 1939 arriba de 5 y sin registro especial se recuerdan también como*

*extraordinarias la de 1748, 1812, 1825, 1857 y 1858. Fueron años de bajantes, 1875, 1877, 1883-1887, 1898-1904, 1913-1918 y 1933-1934. De ordinario suelen están bajas las aguas entre Julio y Septiembre, aumentan en Octubre, siguen en ascenso hasta Marzo o Abril y después tornan a descender, mostrando a veces repuntes momentáneos en Septiembre, Octubre o Mayo, bien que todo ello este sujeto a imprevistas alteraciones porque el caudal del río depende en buena parte de las lluvias caídas en la gran hoya central de América y de los deshielos de la Cordillera. La creciente aumenta el fondo en ocho pies y aún en doce. Después de una lluvia copiosa el agua del Arroyo del Medio se vuelca en el Paraná hacia el norte, en vez de hacerlo en el riacho, observación que puede ser útil para los ingenieros que tendrían a su cargo las obras de canalización. José Luís Bustamante decía en 1852 que el puerto de San Nicolás necesitaba canalizarse, abriendo la boca de la parte superior del riacho que toca las barrancas para facilitar un puerto de plancha. Eso sería indudablemente -agrega- que un puente puede comunicarse con el Paraná por la parte norte de la isla. Aquella obra -concluía- puede hacerse por medio de una subscripción y protegida por el gobierno, estableciendo después un derecho módico sobre todos los buques que entrasen por aquel riacho para la conservación del mismo puerto. Inútil o poco fruto dio el zanjeado o cavado del Yaguarón ordenado por el gobierno comunal de don Melitón Cernadas, el año 1887, desde la Horqueta, actualmente ranchada de Cafiero (isla de Fernández) hasta la salida del Paraná, que hicieron numerosos trabajadores y especialmente el viejo hombre de río don Próspero Glorio y el veterano obrero del cabotaje don Juan Farías, para conservar su navegabilidad".*

Hay que destacar en relación al cuestionamiento sobre un ferrocarril de San Nicolás a Godoy, quedó ya demostrado en las páginas anteriores cuáles fueron en forma real y documentalmente comprobados, los proyectos e iniciativas de la Sociedad Puerto en relación a un tercer ramal (que no fuera el Buenos Aires-Rosario o Pergamino-San Nicolás) y que motivó su postergación y fracaso. También resulta interesante la apreciación en relación a la instalación de un muelle o puerto sobre la costa del Paraná en la zona norte de la ciudad. Quizás de haberse llevado a cabo venciendo los obstáculos técnicos en relación a su emplazamiento, factibilidad y posterior desarrollo y uniones con el ferrocarril (que hubiese sido la única forma con que pudiera obtener su éxito final), la ciudad se hubiera expandido en esa dirección en forma más rápida en que lo hizo luego y la historia hubiese sido otra. Pero nada de eso se concretó y quedó en las aspiraciones de quienes pensaron en esto.

Para 1955 se determinó la descentralización de los puertos y de esa manera el de San Nicolás inició un nuevo camino de recuperación. Por medio de los decretos leyes 4263 y 7996/56, convalidados por la ley 14.467, fue creada la Administración General de Puertos como Empresa del Estado y aprobado su estatuto orgánico. De acuerdo a la nueva estructura burocrática administrativa se designa a Puerto San Nicolás cabecera de la Administración de los Puertos del Paraná Inferior, con funciones de administración, explotación y conservación del mismo y de sus puertos adyacentes Baradero, Campana, Ibicuy, San Pedro, Ramallo, Villa Constitución y Zarate.

En los años posteriores a 1955, las autoridades nacionales portuarias elaboran un documento en la que abordan los aspectos positivos y negativos de lo que consideran el "hinterland" (zona de influencia terrestre) del puerto de Bahía Blanca y de San Nicolás realizando además una referencia a las nacionalizaciones formales de los transportes *"no cumplidas en su esencia y en el terreno de los hechos". "la*

*gravitación de los intereses fleteros, la importancia que representa el incremento del monto del consumo regional y un más alto desarrollo de la industria local."*

En este análisis se desliza una crítica a la clausula XXV del 2do Plan Quinquenal del gobierno depuesto en 1955 que "proponía hacer efectiva una redistribución de la actividad portuaria en relación a la importación y exportación y hacia los puertos del interior y de la costa atlántica y la descentralización industrial, desarrollo de nuevas zonas económicas y movimientos de pasajeros y cargas dentro de la máxima eficiencia y economía" ya que despertó la esperanza a favor de "una descentralización portuaria e industrial que necesitábamos. Pero desgraciadamente las nacionalizaciones se aplicaron en la forma y no en el fondo y no se fundió todo en un solo sistema coordinado nacional y regionalmente como era necesario y las empresas en muchos casos continuaron funcionando en forma antieconómica para el transporte de la producción."

En relación específicamente el funcionamiento del Puerto de San Nicolás, indica: "El Puerto de San Nicolás se encuentra ubicado en la margen derecha del Río Paraná, sobre su cauce principal entre los 33º 21' 03" latitud sud y 60º 10´y 32" de longitud oeste con un calado probable de 30 en todo su cauce desde el Río de la Plata, en atención a las necesidades de la Planta Siderúrgica "General Manuel Nicolás Savio". Por gravitación propia debe atender las necesidades portuarias del norte de la Provincia de Buenos Aires, formada por los Partidos de San Nicolás, Ramallo, Pergamino, Colón, Rojas, General Arenales, Junín, L.N. Alem, Salto y Bartolomé Mitre".

El documento reconoce la trayectoria, historia y participación del Puerto de San Nicolás dentro del modelo económico agropexportador, *"Este fue considerado como puerto de exportación dentro del régimen nacional, de gran importancia ya que en épocas anteriores figuraba entre los primeros puertos exportadores del país por su tonelaje embarcado, a pesar de que se carecía de los adelantos para el manipuleo de cereales y oleaginosas conque paradójicamente cuenta en la actualidad ".*

Algo importante que subyace en el contenido de este escrito, es que para entonces (luego de 1955, todavía estaba en estudio el tercer ramal al puerto local). *"La instalación de un tercer riel en el ramal ferroviario del F.C. General B. Mitre entre las ciudades de San Nicolás y Pergamino, empalmando con la red del F.C. Gral. Belgrano en las cercanías de la localidad de Conesa, y en la última de las ciudades nombradas, distantes de San Nicolás a 32 y 71 kilómetros respectivamente, la vincularían con la extensa red ferroviaria del sistema de trocha angosta del país"*. Este era el proyecto original de la Sociedad Puerto frustrado por la 1ra Guerra Mundial.

Se manifiesta en este dossier que "Este proyecto está ya en estudio con motivo del estado avanzado en la construcción de la Planta Siderúrgica "General Manuel Savio" de la Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina, dependiente de Fabricaciones Militares" y continúa diciendo que "Como consecuencia de esta situación el movimiento del Puerto de San Nicolás se verá indudablemente incrementado en las operaciones de embarques y desembarques de mercaderías generales de importación y exportación ya que las instalaciones fabriles que se instalarán en inmediaciones de la Siderurgia deben usar el Puerto de San Nicolás para toda operación que deseen realizar por vía fluvial." Expresa además que el tendido del tercer riel permitirá acceder a una zona agrícola con recorrido por 28 estaciones que operarían bajo el área de influencia del Puerto de San Nicolás, agregando con dicha acción 30 más que por su menor kilometraje de acceso podrán usar las instalaciones portuarias locales, recordando que el tramo original de 28 estaciones permitió en el pasado enviar por este puerto, más de 1.000.000 de toneladas de cereales para su exportación.

Por aquél tiempo, ya se estaba sugiriendo la construcción de un elevador de cereales. "El aumento de capacidad de recepción a granel en Puerto San Nicolás, se solucionaría definitivamente con la

construcción de un elevador terminal en la sección Puerto Nuevo (donde actualmente se encuentra funcionando el Puerto de San Nicolás) dispuesto por Ley 11.742 por la cual se establece la construcción de una red de elevadores terminales y de campaña. Por decretos Nº 126.191 del 19 de Febrero de 1937 y 8.313 del 5 de Abril de 1944 se dispuso la construcción del elevador terminal en Puerto San Nicolás, cuyo proyecto se encuentra radicado en la Dirección General de Construcciones de Elevadores de Granos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, hasta la fecha (ya habían pasado más de 10 años), no obstante las gestiones realizadas, no se ha concretado su construcción.

El informe reitera la importancia del elevador frente a la actual coyuntura económica y el beneficio de dichas instalaciones. "Con el fin de poder atender las necesidades de la zona de influencia, esencialmente maicera, poniendo al Puerto de San Nicolás en el lugar que le corresponde como puerto exportador de acuerdo con sus antecedentes y en igualdad de condiciones con respecto a comodidades modernas de recepción y embarque, rápido y económico, con relación a otros puertos graneros del país, es imprescindible la construcción del elevador terminal que desde hace años está proyectado y aprobado para San Nicolás".

Lo anecdótico de todo esto, es que había obras sin finalizar, las que se complementaban en su planificación con el Puerto de San Nicolás y su paralización frenaba y perjudicaba a éste último. *"Teniéndose muy en cuenta las manifestaciones vertidas recientemente por las autoridades competentes, de que momentáneamente no es factible la construcción del elevador terminal en la Sección Puerto Nuevo y contando la Destilería de Alcohol Anhidro E.N. con silos modernos en su planta industrial, con una capacidad aproximada de recepción de cereal a granel de 45.000 toneladas y no existiendo posibilidades de su utilización específica, se sugiere la transformación de sus instalaciones internas, de manera que sean adaptables para embarque de cereales, como así también para la manufacturación de los mismos". Y agrega el informe de las autoridades portuarias, "Para adaptar estas instalaciones a fin de embarcar directamente, a parte de las modificaciones que deben introducirse en el elevador en sí, debe construirse una cinta de embarque de una longitud aproximada de 800 metros –distancia ésta que media entre el elevador y el muelle del establecimiento industrial nombrado- galería de embarque, y las obras complementarias en el muelle para seguridad de las instalaciones y de las embarcaciones que operen, dado que el muelle de 12 metros de largo, resultaría insuficiente para las embarcaciones desde mediano porte para arriba, lo que quiere decir que debe construirse a ambos lados sendos dolphines de atraque o en su defecto ampliar el muelle mencionado".*

Esta audaz iniciativa, fue analizada fríamente, frente a la realidad económica imperante y el inevitable daño que se estaba realizando al comercio portuario local. *"De ser factible la adaptación del elevador aludido, estimase que los gastos que se originarían serían muy ínfimos con relación a lo que actualmente costaría la construcción de un elevador terminal y sus obras complementarias en la Sección Puerto Nuevo, según proyecto aprobado, más las modificaciones que la práctica y los adelantos técnicos recomienden. De llevar a cabo esta adaptación, no solo se lo podría hacer en muy poco tiempo sino que importaría un gran beneficio al Estado al utilizar en toda su magnitud a dicho elevador, dando así a San Nicolás la instalación portuaria para embarque de cereales moderna tan necesaria para los productos de la zona (…)*

Además el informe expresa una realidad que no trascendía y que estaba latente "Cabe agregar que estas instalaciones como están construidas, no son lo suficientemente adecuadas para poder extraer el cereal depositado para su embarque, en una forma más directa y económica que como actualmente debe hacerse, pues, para su transporte del elevador hasta el lugar de embarque en la Sección de Embarcaderos, que media una distancia aproximada de tres kilómetros, debe efectuarse indefectiblemente por medio de

camiones, medio éste de transporte que en la mayoría de las veces es muy escaso, careciéndose de las unidades suficientes para acelerar el traslado del cereal, produciéndose en consecuencia una pérdida enorme de tiempo con los consiguientes recargos de gastos, que inciden después en los costos finales de la mercadería. Como dato ilustrativo, el día 17 de Agosto del corriente año, atracó en la Sección sexta de Embarcaderos, el vapor de bandera italiana "VIVARA" para embarcar 1.500 toneladas de maíz, operación que le demandó dos días hábiles, pues la mercadería a embarcar tuvo que ser traída del elevador de la Destilería mediante camiones, como no se pudo contar con la cantidad suficiente de los mismos, la operación resultó antieconómica con un costo de M$N 13,20 por tonelada de flete a parte de los recargos adicionales que por mano de obra en el manipuleo de la mercadería en la carga y descarga hubo que abonar."

Este trabajo además preveía un futuro promisorio y para lo cual sugiere realizar obras de infraestructuras. "Para aumentar la capacidad de recepción y embarque ampliando y modernizando las actuales instalaciones que son todavía útiles en las Secciones 1ra, 3ra, 6ta y Puerto Nuevo de Puerto San Nicolás, dónde existen, aparte de los galpones y tinglados, pequeños grupos de silos con una capacidad de 1.700 toneladas de almacenaje por cada uno, sería menester la construcción de otros similares, pero de una mayor capacidad que totalicen en cada sección la existencia a granel de 5.000 toneladas, para que de esta forma se pueda cargar sin inconvenientes, por falta de mercaderías, un barco por vez en cada sección, que cuenten con sendas cintas de embarques para granel."

Lo importante de este escrito, es la concepción del Puerto como engranaje fundamental del proceso de industrialización que estaba operándose, a pesar de los inconvenientes producidos por el cambio de gobierno y de ciertas políticas estatales. *"Para el aprovechamiento de las bodegas de los barcos que transportan materiales, materias primas, combustibles, etc. para la Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina y Agua y Energía Eléctrica – Super Usina San Nicolás estimada en 15 a 20.000 toneladas diarias disponibles, es necesario la construcción del elevador terminal en la Sección Puerto Nuevo o la readaptación de los silos de la Destilería de Alcohol Anhidro E.N., la instalación de pequeños grupos de silos en la Sección Embarcaderos y Puerto Nuevo, y la reconstrucción del muelle de esta última sección por ser estos factores primordiales para que las bodegas disponibles cuya capacidad se menciona precedentemente, pueden regresar cargados con cereales u otras mercaderías generales evitándoles así los gastos que se le originarían al tener que trasladarse a otros Puertos del país para recibir la carga a llevar al exterior. Esta situación no solo traería la reactivación del puerto local con sus mejoras económicas y sociales sino que reportaría un positivo beneficio para todos los sectores industriales, comerciales, etc. del país y del extranjero. "Como certificación de lo manifestado se hace presente que tiempo atrás se encontraban trenes de carga completos de cereales de la zona, detenidos en la Estación San Nicolás C. -a cien metros del puerto local- con destino a Puerto Madero, esperando que se descongestionara la playa ferroviaria del mismo, por estar colmada al máximo su capacidad de recepción, mientras que las instalaciones locales permanecían inactivas."*

Por aquellos años, la zona de influencia del Puerto de San Nicolás se extendía a Junín, Agustín Rocca, Rafael Obligado, Rojas, Roberto Cano, Ortíz Basualdo, Pergamino, A. de la Peña, Acevedo, Guerrico, Conesa, Erezcano, Gral. Rojo, Campos Salles, Sanchez, Ramallo, El Paraíso, Gdor. Castro, Colón, El Arbolito, Alfonso, Fontezuela, Urquiza, Maguirre, Viña, Tood, Arrecifes y La Luisa.

Según la Cámara Argentina de la Construcción, al crearse en 1956 la Administración General de Puertos como empresa del Estado, *"se profundiza la centralización de la política portuaria en el puerto de Buenos Aires. Las provincias pierden influencia sobre el manejo portuario, produciéndose un sucesivo deterioro de los puertos del interior. En aquella época el 85% del tráfico total del país se realiza a través de los puertos de ultramar; el 10% a través de los fluviales de cabotaje y el 5% a través de los puertos patagónicos. El*

*Puerto de Buenos Aires concentra el 85% del tráfico de importación y más del 50% del movimiento portuario total".*

El 29 de Enero de 1956, el periodista Eduardo Lazzari del cual ya hemos hablado en estas páginas, en ocasión de la campaña por el cese de la concesión a la Sociedad Puerto San Nicolás, escribió una nota en el Diario El Norte de San Nicolás en el cual sostiene que *"la actividad de nuestro puerto de ultramar debe renacer al unísono con la acción fabril que despierta en San Nicolás. Su estado de inactividad y ruinas no concuerdan con nuestro pasado. El puerto está ruinoso e inactivo. Embotellado entre esas grandes industrias, ofrece lamentable espectáculo. En parte de su zona, aledañamente está radicada la importante guarnición de Zapadores Pontoneros. Es del caso entonces y así lo reclama la opinión velando por la conservación y utilidad de su puerto, hacer llegar de inmediato una inspección, ordenando de paso el estudio de sus antecedentes y condiciones para ubicarlo en la realidad actual y futura de las necesidades locales y regionales".*

El 19 de Diciembre de 1956 se realiza en Rosario, un Congreso de Reactivación Portuaria. El Comisionado Municipal de San Nicolás era el Dr. Arturo Etchemendigaray. Fueron designados delegados de ACA (Asociación de Cooperativas Argentinas) para asistir a dicho Congreso el Presidente Romualdo F. Ruíz y el ex secretario del Consejo Directivo de ACA, José Carlos Rolt. La Delegación de San Nicolás estaba integrada por las siguientes personas: Representando a la Municipalidad de San Nicolás, el Dr. José Eduardo De Cara, miembros de la Comisión Asesora Municipal Don Domingo Levatto, Oberdan Filippini, y Atilio Parodi. Por Federación de Industria y Comercio, Presidente Antonio Bonelli, Secretario Omar Maggi, y asesor Dr. Norberto Del Vecchio. Por la Junta Consultiva del Puerto San Nicolás, Sr. Camilo Camozzi Administrador de Puertos del Paraná Inferior y por ACA Emilio Montenuovo, agentes marítimos Otto Wiengreen, Rodolfo Albertella, y Pascual Toulett.

Para 1957 se inauguró la central Termoeléctrica "San Nicolás". Su obra se había iniciado en 1950 formando parte del primer plan quinquenal del Gral. Perón. En su construcción trabajaron 2.500 personas.

| **Censo Poblacional 1947-1960** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| **Censos** | **Habitantes** | **Tiempo** | **Aumento total** | | **Crecimiento anual promedio** | |
| 1947-1948 | 42.427-42.758 | 1 año | 331 | | 331 | |
| 1948-1950 | 42.758-46.000 | 2 años | 3.242 | | 1.621 | |
| 1950-1956 | 46.000-46.930 | 6 años | 930 | | 155 | |
| 1956-1960 | 46.930-63.121 | 4 años | 16.191 | | 4.047 | |

*Tabla Nº 35*

En este año se inician las obras de construcción de dos Duques de Alba (Como ya se ha indicado, estas son estructuras aisladas que sirven para dar apoyo lateral y amarre a los buques. La construcción de los duques de alba suele hacerse con base de pilotes con una losa en cabeza) que no tardan en rehabilitar a la sección exportación de la zona Puerto Nuevo, y se inician los estudios para la construcción de un muelle que se inicia en 1965 y para 1970 presenta 287 metros de frente de atraque y su estructura de hormigón armado fundada sobre pilotes del mismo material estando estas instalaciones ya vinculadas con la actual Ruta 188. En 1978 fue ampliado 250 metros y esta tarea habría finalizado recién en 1983.

Como se mencionó recién, 1957 fue un año de insistentes gestiones para el Puerto de San Nicolás. A tal efecto es elocuente el Memorandum elaborado por la Federación de Comercio e Industria de San Nicolás, donde afirman que las acciones que necesita el Puerto de San Nicolás aseguran al Estado un inversión económica altamente redituable por el comercio de importación que se acrecienta día a día en su

zona, y el de exportación que siempre ha realizado y que en la actualidad se ha apremiado. Por esos motivos se solicita que las instalaciones de almacenes y puertos de embarque aceleren su comercialización. Se recalca en esos trámites, que habría que habilitar la sección de importación del Puerto -dado que por su desmantelamiento mantiene inactivas importantes y valiosos instalaciones- que son de apremiante utilidad para la pujante industria que se está desarrollando en la zona, y que se verá privada de un importante medio de comunicación con el exterior. Así fue que el 13 de Febrero de 1957 visitó nuestra Ciudad el Capitán Don Bernardo Rodríguez junto al Ing. Helo Fajardo del Ministerio de Obras Publicas de la Nación quienes impresionados por el estado en que se encontraban estas instalaciones y la buena conservación del utilaje portuario, decidieron y así se concretó posteriormente, la construcción de dos dolphines de atraque, ó duques de Alba, dentro del proyecto general que existía de un muelle de hormigón de 130 metros de largo, a fin de habilitar en el menor tiempo posible, se calculaban de seis a nueve meses, este Puerto para embarque de cereales que en la actualidad se almacenaban en los depósitos de la Destilería de Alcohol Anhidro ante el déficits de depósitos imperantes. El día 27 de Junio de 1957 se iniciaron las obras de reconstrucción del Muelle del Puerto Nuevo de San Nicolás, La preparación para las mismas databan de un año antes con la preparación y nivelación do las canchas y con el hincamiento del primer pilote de esas obras asistiendo en tal oportunidad las autoridades electas y pronunciando unas palabras alusivas el señor Administrador de Puertos del Paraná Inferior Don Camilo V.Camozzi. Estas obras lamentablemente se fueron demorando en demasía lo que motivó un pedido de nuevos fondos (una partida de $600.000) para el año siguiente (1958). Las autoridades de la Federación de Comercio e Industria destacaban que las *"industrias conexas o subsidiarias ó simplemente metalúrgica pesadas y químicas que se instalen en la zona se verán con la necesidad de utilizar este Puerto y por lo tanto habían hecho proyectar un muelle de hormigón armado de ciento treinta metros de longitud para el servicio portuario de importación, proyecto que tiene legajo completo para su llamado a licitación estando radicado en la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías navegables dé la Ciudad de Rosario".* Además alertaron que *"Poco tiempo antes de su llamado a licitación el ex Ministro de Obras Públicas Dupeyrón* (Roberto M. Dupeyrón fue Ministro de Obras Públicas de Perón entre 1952 y 1955) *por una errónea interpretación de la realidad nicoleña ordenó se suspendiera dicho llamado a licitación pues creyó que las necesidades de la zona pedían solucionarse con puertos particulares existentes. Dichos puertos la mayoría pequeños muelles de uso limitado a las necesidades de la empresa que le construyó, no tendrán nunca valor suficiente como para atender el servido portuario de la zona, razón por la cual al suspenderse dicho llamado a licitación y posterior adjudicación de esa obra se afectó sensiblemente a la economía nacional ya que importantes partidas de materiales pesado de importación deben ser Introducidas por Puerto Acevedo de la Fábrica Acindar de la ciudad de Villa Constitución".*

Durante el año 1960 comienza a funcionar el Alto Horno Nº 1 de la 2da Planta Siderúrgica del Estado, SOMISA (La primera era Altos Hornos Zapla). En consecuencia a la obtención de la primera colada de arrabio, vino después la obtención de acero el comenzar a operar los Hornos Siemens-Martin. Vino luego la laminación de palanquillas y perfiles, la laminación de chapas en caliente y de chapas en frío. En 1956 se había establecido una capacidad inicial de 632.000 toneladas la que cinco años después se superó holgadamente.

La puesta en marcha casi simultáneamente de la Super Central de Energía (hoy AES Paraná) impulsó fuertemente el progreso local y regional, facilitando las instalaciones de nuevas plantas industriales. Para 1963, los datos económicos obtenidos permiten apreciar la existencia de 2 plantas de laminación, 4 plantas de química pesada, 3 fundiciones y fábricas de arados, 2 establecimientos textiles, 1 establecimiento de materiales centrifugados, 1 de estructuras metálicas, 1 fábrica de fideos y 1 fábrica de conservas. Se calculan que estas plantas empleaban un conjunto entre 9.000 a 10.000 empleados (calificados y no calificados) sin contar los empleados de la fábrica textil de La Emilia.

En esta etapa la producción agropecuaria del Partido de San Nicolás va perdiendo importancia en relación a la producción industrial, hubo un aumento en la producción ganadera pero son menores los establecimientos productores. Para 1962 había en San Nicolás, alrededor de 800 empresas comerciales, 100 carnicerías, 67 tiendas y zapaterías, 60 almacenes, 25 bodegas, 25 casas de ventas de artículos para el hogar, 20 agencias de automóviles y concesionarias, 16 empresas de la construcción, 15 librerías, bazares y agencias, 15 farmacias, 7 ferreterías, etc.[131]

Movimiento total de Buques

| Año | Ultramar | Cabotaje | Totales |
|---|---|---|---|
| 1968 | 130 | 635 | 765 |
| 1969 | 170 | 617 | 787 |
| 1970 | 149 | 727 | 876 |

*Tabla Nº 36*

Por aquél tiempo, las autoridades locales y representantes de las denominadas "fuerzas vivas" como se decía entonces a los representantes de las instituciones de la ciudad, comenzaron a gestionar y finalmente obtuvieron de la Junta Nacional de Granos la incorporación dentro de su plan nacional de obras, de la construcción del Elevador Terminal del Puerto de San Nicolás.

Como ya se ha expresado anteriormente, la misma era primordial e incomprensible (salvo a malos pensamientos) que el Puerto de San Nicolás no fuera equipado con dichas instalaciones. Había sido prevista por la ley 11.742 y los decretos reglamentarios. Se obtuvo entonces que la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transportes, aprobara el proyecto y la documentación enviada en cuanto a las obras civiles para su construcción. Fue autorizado un llamado a concurso de licitación pública con Nº 352/70 con un presupuesto de $13.484.341,82.

Esta obra venía a complementar "la solución criolla" que se tenía por entonces y que consistía en el elevador adquirido por la Junta Nacional de Granos a la ex Fábrica de Alcohol Anhidro, que poseía una capacidad de 50.000 toneladas, dotándolo de instalaciones de embarque.

[131] SAN NICOLAS EN EL TIEMPO. Revista Municipal impreso por TORMAR Publicidad (Belgrano 159; San Nicolás). Pág. 28

*Imagen Nº 36- Puerto Nuevo- Carga de Cereal*

Se tenía planificado entonces que el transporte de granos entre el elevador existente "y el edificio de manipuleo del nuevo elevador, sería realizado mediante una galería de transferencia, elevada por una longitud de 646 metros, desarrollada en dos tramos con una cinta transportadora de 700 toneladas hora. La galería de transferencia se vinculará al nuevo elevador con una galería de embarque sobre el muelle, con dos cintas transportadoras de 700 toneladas hora cada una".

La obra del Elevador del Puerto San Nicolás pudo finalmente llevarse a cabo con una partida presupuestaria establecida el 31 de Diciembre de 1971 con base a un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo, que otorgó a la Argentina la suma de 7,7 millones de dólares, los cuales se dirigieron a la entonces Dirección Nacional de Construcción de Elevadores de Granos, que dispuso de esos fondos para mejoramiento y construcción de elevadores en los puertos de Concepción del Uruguay, Rosario, San Nicolás, Buenos Aires, Quequén e Ing. White.

| Movimiento de mercaderías en el muelle fiscal 1968 -1970 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importación | Exportación | | Removido | | |
| Año | Merc. Varias | Merc. Varias | Cereales | Merc. Varias | Merc. Varias | Totales |
| | | | | Entradas | Salidas | |
| 1968 | 144.078 | 2.365 | 116.934 | 7.914 | 13.352 | 284.643 |
| 1969 | 25.284 | | 212.659 | 11.170 | 15.367 | 265.080 |
| 1970 | 30.029 | 2700 | 167.979 | 15.990 | 11.032 | 227.730 |

| Movimiento de mercaderías en los muelles de SOMISA y AGUA Y ENERGIA | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importación | Exportación | | | | |
| Año | Merc. Varias | Merc. Varias | | Merc. Varias | Merc. Varias | Totales |
| | | | | Entradas | Salidas | |
| 1968 | 1.439.217 | 1.000 | | 852.237 | 1.000 | 2.293.454 |
| 1969 | 2.206.521 | 16.197 | | 895.734 | 9.555 | 3.128.007 |
| 1970 | 2.708.240 | 37.532 | | 1.031.690 | 1.812 | 3.779.274 |

| Total del movimiento de mercaderías | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importación | Exportación | | | | |
| Año | Merc. Varias | Merc. Varias | | Merc. Varias | Merc. Varias | Totales |
| | | | | Entradas | Salidas | |
| 1968 | 1.583.295 | 3.365 | 116. 934 | 860.151 | 14.352 | 2.578.097 |
| 1969 | 2.231.805 | 16.197 | 212.659 | 907.504 | 24.922 | 3.933.087 |
| 1970 | 2.738.269 | 40.232 | 167.979 | 1.047.680 | 12.844 | 4.007.004 |

*Tabla Nº 37 Datos de SAN NICOLAS EN EL TIEMPO 1972, Pág. 49*

Vale un párrafo aparte, la penosa descripción de una demora innecesaria que postergó al Puerto de San Nicolás ocasionándole terribles daños económicos y la pérdida de posiciones en cuanto a su competitividad.

Se ha podido establecer que los trámites para instalar un Elevador de Granos en el Puerto de San Nicolás, se inician a partir de la sanción de la Ley Nº 11.742 de 1933 donde se establece la construcción de una red general de elevadores de granos terminales y de campaña.*"Una red de elevadores de campaña y terminales, para la limpieza, desecación y almacenamiento de los granos e instalaciones de desgrane donde se juzgue conveniente. Esta ley de elevadores funcionará como servicio público."* Posteriormente por decreto Nº 35.468 se designó una Comisión asesora para la construcción de la red de elevadores de granos, debiendo expedirse sobre la ubicación, tipo y capacidad, confeccionando los planos y especificaciones técnicas del pliego de condiciones para su licitación. Más adelante por decreto Nº 74.033 se aprobó el trabajo presentado por la Comisión nombrada por Decreto Nº 35.468 consistente en la construcción de

Elevadores Terminales en doce puertos de la República, entre los que se encontraba San Nicolás, haciendo notar esta Comisión que a su juicio no es conveniente la construcción de silos de Campaña, considerando doce del mencionado decreto.

Así se llega al 19 de Febrero de 1937 cuando se dicta el Decreto Nº 126.191 en acuerdo de Ministros y se dispone adjudicar las obras de construcción del elevador terminal de Puerto San Nicolás a las firmas FERROBENTON S.A ITALIANA Y B0HLER HNOS. Pero la Sociedad Puerto San Nicolás concesionara de las instalaciones portuarias realizó objeciones al proyecto y en virtud de eso, el 3 de Julio de 1941 por decreto Nº 94.397 se la autoriza para que este a su cargo la construcción de dicho elevador.

Sin embargo esto no se ejecuta seguramente en virtud de la crisis económica que atraviesa el sector exportador, durante el transcurso de la 2da Guerra Mundial. En consecuencia, por decreto Nº 8.313 del 5 de Abril de 1944 se deja sin efecto la autorización acordada para la construcción del elevador terminal en Puerto San Nicolás a la concesionaria Puerto San Nicolás S.A. autorizando a la Dirección General de Construcciones de Elevadores de Granos dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, incluir nuevamente el proyecto de construcción de dicho elevador dentro del Plan General de Obras a construirse por el Estado.

Ya desde 1943, se habían tomado medidas de intervencionismo estatal, como hemos visto en páginas anteriores y se consideraba que el conjunto de las mismas en poco tiempo más, desembocarían en la nacionalización de las instalaciones portuarias. Posteriormente, ya en manos del Estado Nacional, el 21 de Marzo de 1947 se requiere de la Dirección General de Navegación y Puertos un informe sobre la posibilidad desde el punto de vista de las condiciones hidráulicas del río en el lugar y del terreno a ocupar a fin de situar allí el ansiado Elevador.

A juicio de esa Dirección General, el lugar era el indicado para las instalaciones del elevador, pero en los considerandos se establece que es función del gobierno el determinar su frente, a las razones que determinaron las normativas de 1945 por lo que se justifica entonces el desplazamiento del elevador hacia otro sitio del Puerto.

Sin embargo, en aquél momento comenzaron a tallar otras cuestiones conexas ya que se considera la importancia de las obras a ejecutar para la instalación de la Destilería de Alcohol Anhidro y la repercusión de su producción que se esperaba fueran primordiales para la economía nacional o local por lo cual la dependencia administrativa nacional estudiaría una nueva ubicación para las obras que había planteado.

El 26 de Junio de 1948 se formalizó la compra por parte del Estado de la "Destilería Argentina de Alcohol Anhidro Sociedad Anónima Industrial y Comercial" Las obras en esta planta apenas estaban avanzadas en un 30%. Los trabajos que se habían realizados fueron muy lentos y cuando es derrocado el régimen peronista en 1955 estaba prácticamente finalizada la planta. Sin embargo, antes de eso, el Elevador no se construye y ya en 1953 la Comisión Nacional designada por decreto Nº 35468/24 que elevara los estudios para el cumplimento que la ley 11.742 estableciera en los considerandos del mismo determina que *"no es conveniente para el país desde el punto de vista económico la construcción de elevadores regionales en los nudos de concentración ferroviaria porque estarían incapacitados para desempeñar una función propia..."* No obstante eso, el Elevador de San Nicolás nunca se construyó.

El impulso a la industrialización por sustitución de importaciones durante los dos primeros gobiernos peronistas, no estuvo exento de problemas que condicionaron al mismo, afectando en cierta manera a la incorporación de tecnología portuaria. Luego de 1945, Argentina aparecía ante los ojos de los aliados como un país que había tenido simpatías hacia Alemania, retrasando en consecuencia la declaración de guerra hacia esta nación. La campaña electoral de Perón, tuvo la inusual característica también de la

inédita intervención política del embajador de EEUU a favor de la Unión Democrática en contra del mismo. Luego cuando asume la presidencia, el país gozaba de un alto saldo proveniente de las ventas de materias primas principalmente cereales a Europa. Entre los principales deudores se encontraba Gran Bretaña que tenía una importante deuda con Argentina pero en libras esterlinas que eran inconvertibles. Es decir que no podía canjearse por oro o dólares. Perón podía cobrarlas adquiriendo en esa nación, maquinarias y manufacturas indispensables para el proceso de industrialización. Por otra parte entre 1946 y 1948 los términos de intercambios y el alza del precio de las materias primas favorecían a nuestro país. Los países europeos que intentaban salir de la miseria en que los había dejado la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) también había tomado medidas de nacionalización, pero como las mismas no eran suficientes para su recuperación, la amenaza de la expansión del comunismo y el inicio de la llamada Guerra Fría, los indujo para aceptar el Plan Marshall diseñado por los EEUU. Curiosamente Argentina pudo participar de este plan, siendo invitado por EEUU como proveedor de trigo y otros cereales a esas naciones destruidas, pero no estuvo de acuerdo con el monto fijado al trigo y en realidad era del mismo valor en que EEUU pagaba a sus campesinos. Perón creía en los acuerdos bilaterales y no en la multilateralidad de las relaciones comerciales que se estaban construyendo en la posguerra bajo un impulso liberalizador económicamente promovido por los EEUU. Se decidió no suscribir el Acuerdo Internacional del Trigo en 1949, en la creencia de una inminente 3ra Guerra Mundial y continuó apoyando el monopolio estatal sobre las exportaciones de cereales a través del IAPI, lo que afectaría notablemente el acceso a tecnología, maquinarias y herramientas que eran necesarias en la industrialización nacional. Perón decidió utilizar el saldo de libras esterlinas adeudadas por Gran Bretaña en compra y nacionalización de los ferrocarriles y luego al no poder acceder a los elementos necesarios para la industrialización se vio excluido en el nuevo mercado internacional por las nuevas relaciones comerciales que se estaban construyendo, lo que produjo que se volcarse a la búsqueda en los mercados no capitalistas. Eso explica la adquisición pocos años después del tren laminador a Checoslovaquia para SOMISA[132]. En el caso de las grúas del Puerto Nuevo, las mismas fueron suministradas por el Puerto de Buenos Aires, oportunamente adquiridas en la RFD (República Federal Alemana) e Italia cuando ya Europa había regresado a su capacidad industrial natural y enviadas de segunda mano al puerto local. A fines de los 60' se adquieren las grúas húngaras GANZ que llegarían a principios de la década del 70'. Finalmente las sequías en el país, la disminución del precio de las materias primas que exportaba, la crisis en la balanza de pagos y la carencia de dólares como consecuencia de la autoexclusión del Plan Marshall hizo que el gobierno Peronista solicite ayuda a EE.UU consiguiendo financiamiento del Eximbank en un par de veces como en 1950 para paliar su déficit y en 1955 para continuar con las obras de SOMISA. Hay autores que sostienen que todo esto impulsó a comercios bilaterales con otras naciones como España, Italia y países del Este de los cuales se importó bienes de capital para la industria como se señaló anteriormente pero que eran tecnológicamente inferiores a los británicos.[133]

Como se sabe, muchas naciones de Europa eran deudores de Argentina ya sea por compras realizadas o créditos otorgados por nuestro país como fue el caso de España e Italia. Alemania que en 1952 ya estaba dividida tenía una deuda que iba disminuyendo drásticamente. La contracción de nuestras exportaciones debido a las sequías y la baja del valor de nuestras materias primas contribuyeron a disminuir su saldo deudor en nuestro intercambio comercial. Nosotros importábamos de esta nación bienes y maquinarias que eran destinadas al proceso de industrialización. Por ejemplo se adquirieron a Alemania trolebuses, una planta de coke destinada seguramente al emplazamiento de SOMISA y subproductos por 35 millones de pesos m/n y la compra de la Usina Termoeléctrica destinada a San Nicolás por el monto de 124 millones de pesos m/n.[134]

[132] CONDE Roberto Cortés, BATALLA Javier Ortiz, D`AMATO Laura, DELLA PAOLERA Gerardo **LA ECONOMÍA DE PERÓN** Una Historia económica (1946-1955) Ensayo Editorial Edhasa, Bs As,2020

[133] Cfr Bib. ant. op.cit.

[134] MEMORIA DEL BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, AÑO 1952.

Para 1956 eran notables las dificultades que tenía Argentina en cuanto a medios de transporte. Las nuevas autoridades consideraban descapitalizados los ferrocarriles y atrasados al menos 25 años. Los especialistas estimaban realizar un plan de renovación del mismo en un término no menor a 15 años. Calculaban desactualizada la administración de las empresas británicas y la ineficiencia de la gestión oficial. Criticaban la forma en que fueron nacionalizados ya que sostenían que había otras formas y mecanismos de apropiación mucho más económico y de esa forma utilizar las libras esterlinas bloqueadas para la renovación de equipos. Por otro lado, el transporte automotor de camiones era insuficiente para el traslado a nuestros puertos y centros de consumo. La Central Termoeléctrica de San Nicolás no podía en lo inmediato estar en funciones. Calculaban que para Abril de 1956 se completaría la instalación y recién durante el invierno de 1957 comenzar a operar.

Pero también se sentían nuevos cambios en otras áreas que influían en el desarrollo de nuestra región y en la operatividad portuaria. Los militares que habían derrocado a Perón consideraron viciosas algunas formas de intervención del Estado en la vida económica, como en empresas comerciales e industriales si no se justificaba por ningún interés colectivo. Sin embargo aconsejaron mantener en poder del Estado el petróleo y los ferrocarriles sin desechar la iniciativa privada. De esa manera se determinó la liquidación de empresas comerciales e industriales en poder del Estado en las cuales entraba la Destilería de San Nicolás. De esa forma en 1956 se determinaba el fin de una empresa sobre la cual se habían depositado grandes esperanzas a nivel local por su impacto económico en el desarrollo de la ciudad.[135]

Eugenio Blanco fue designado Ministro de Economía de la dictadura de Pedro Eugenio Aramburu y en sus escritos se refirió muy duramente al gobierno depuesto. Entre otras cosas sostuvo que el proyecto de SOMISA hasta 1955 había realizado adquisiciones en el exterior por apenas 15 millones de dólares y que su nueva gestión había posibilitado nuevos compromisos por 32 millones todos con destino a la planta instalada en Punta Argerich en el Partido de Ramallo, que pasó a contar con un muelle propio llamado Ingeniero Buitrago.

Durante el gobierno que derroca a Perón, se constituye una COMISION PRO REACTIVACION DEL PUERTO DE SAN NICOLAS. En visitas realizadas por miembros de la Junta Consultiva del Puerto de San Nicolás a la Junta Nacional de Granos notaron un profundo desconocimiento de la producción de la zona, además de las posibilidades de construcción del citado elevador en condiciones económicas pues se mencionó el consumo que eventualmente podría hacer la destilería de Alcohol Anhidro de la producción de la zona diciéndose que la misma la absorbería en su totalidad. Los miembros de esta Comisión sostuvieron que ello no era así, *"ya que en el eventual caso de funcionar a plena marcha, solo absorbería la cantidad de 250.000 tn de maíz, no siendo conveniente el consumo del cereal de la zona por sus optimas condiciones para el comercio exterior, resultando más económico el consumo de maíces con mayor índice de humedad, que no siendo óptimos para la exportación, podrían ser consumidos por esa planta industrial a la vez que trabaja utilizando como materia prima desde maíz, toda la gama de sorgos dulces."*. Esta Comisión, sumamente preocupada por la inactividad portuaria, la ausencia de un Elevador Terminal, del estado de deterioro del muelle y de la carencia de un tercer riel que permita el ingreso de mayor producción agrícola cerealera, plantea a las autoridades nacionales que si no disponen de fondos necesarios para la reparación total del Puerto de San Nicolás, se dispusiera la venta de tierras de su propiedad, que en la zona ya céntrica y poblada de la ciudad (hacen alusión al antiguo Puerto de Cabotaje y Sección embarcaderos) tendrían un valor interesante y contribuirían a paliar el déficit habitacional que se presenta en aquellos años como consecuencia del incremento de población, producto de la radicación industrial.

[135] MEMORIA DEL BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, AÑO 1955
[136] EUGENIO BLANCO Declaraciones, Conferencias y Proyectos. Disponible en http://cdi.mecon.gov.ar/bases/docelec/ml1110.pdf

Luego las autoridades ministeriales y administrativas de las que dependía el Puerto de San Nicolás, sostuvieron que los terrenos destinados a tal elevador se encontraban ocupados por las instalaciones de la mencionada planta industrial (Planta de Alcohol Anhidro o comúnmente conocida como Alcoholera) lo que demostraba nuevamente lo poco acertado de esas manifestaciones, ya que como lo demostraron las pruebas presentadas por la Comisión, el terreno de propiedad de la Dirección nacional de Puertos, carece de obstáculos, estorbos o inconvenientes.

Los miembros de la Comisión sostuvieron que en base a las estadísticas y estudios realizados por el equipo técnico que analizaba el PLAN REGULADOR DE NUESTRA CIUDAD perteneciente a la facultad de Arquitectura y planeamiento de la Universidad Nacional del Litoral en dictamen que emitiera el Ing. Ricardo Ortiz, máxima autoridad técnica en economía portuaria; era indispensable la construcción de un Elevador Terminal de 60 mil toneladas como mínimo para abastecer las necesidades de esta rica zona. Y denunciaron una vez más que San Nicolás carecía de un Elevador Terminal a pesar de que la Ley 11.742 sancionada ya hacía muchos años, autorizaba su construcción. Con indignación describieron que se necesitaba urgentemente de estas instalaciones a raíz del aporte de cereal de su rica zona de influencia y que por entonces el puerto de Villa Constitución no llegaba a abastecer las necesidades de la región, con sus instalaciones, creándose los naturales inconvenientes a los camiones que deben esperar turno para su descarga, encareciendo de tal manera el transporte para los productores que se ven seriamente afectados en sus intereses. Los centros de camiones de la zona estuvieron estudiando la posibilidad de establecer un derecho de estadía que en última instancia incidirá sobre el productor ya que se llega a esperas de 8 a 10 días promedio. Pasaron los años hasta que finalmente a principios de la década de 1970 comienza la construcción del Elevador del Puerto de San Nicolás.

En Diciembre de 1961 el gobierno del Presidente Arturo Frondizi, comenzó la implementación de una serie de medidas de racionalización que se sostiene habían sido recomendadas en un trabajo llamado "Plan Larkin" (General e Ingeniero estadounidense Thomas B. Larkin) contratado por el Ministro de Economía In. Alvaro Alsogaray. Una de las medidas del conjunto, estipuló la clausura definitivamente del Ramal ferroviario Pergamino-San Nicolás. Este plan tenía el apoyo del Banco Mundial y se basaba en el análisis del estado de los ferrocarriles, vías fluviales, puertos y caminos proponiendo la clausura de 15.000 kilómetros de ramales marginales o improductivos y sugiriendo la construcción de caminos alternativos. Algunas medidas como ésta llegaron a aplicarse antes del golpe militar que derrocó a Frondizi, siendo archivado el conjunto un poco más tarde. Había una realidad latente que fortalecía a criterio de las autoridades la medida aplicada y era el establecimiento de al menos diez empresas multinacionales automotrices entre 1958 y 1960 y el achicamiento de gastos del transporte ferroviario estatal, transfiriendo la prioridad del movimiento de cargas al sector automotor privado y que trajo como consecuencia inmediata el cese de ingresos que condujeron a acentuar el fuerte déficit del Estado. La ejecución de este plan hizo que se desmantelaran varios kilómetros de vías y ramales, el despido compulsivo de gran cantidad de empleados, el surgimiento de focos de conflicto y graves enfrentamientos sindicales. En un intento de paliar la situación, se adquirieron materiales rodantes en el exterior con la intención de modernizar la antigua flota de locomotoras a vapor y se instalara la fábrica de material rodante Materfer (Fiat) en Córdoba. Para el Puerto de San Nicolás, significó el incremento definitivo del transporte en camiones de las distintas cosechas de la zona, algo que se venía acentuando desde muchos años atrás.

En relación a las instalaciones a principios de la década de 1970 podemos decir que "La galería de embarque se halla ubicada frente al muelle, con una longitud de 120 mts. entre torres. Cuenta con seis torres, en las cuales están las estaciones de embarque con sus respectivos caños telescópicos, electrificados en todos sus movimientos y manejados por una sola persona desde una cabina que permite una visión panorámica de todo el barco. Hay que destacar, como importante adelanto tecnológico, que por primera vez se emplearán en el país maquinarias e instalaciones de limpieza para el control de calidad del maíz, en funcionamiento regulado a distancia y a la alta capacidad de 1.400 toneladas hora lo que hará posible una mayor defensa de la mercadería exportada. El elevador se halla concebido para una adecuada

automatización y comandos centralizados de todas sus operaciones, lo que reduce costos y tiempo operativo. Los circuitos en general cuentan con dispositivos de seguridad. La descarga de camiones y acoplados por gravedad, sin operación manual, se hará en plataformas volcadoras hidráulicas, con báscula unificada. Todas las básculas (sea para la recepción desde camiones o bien de los silos de la Destilería), incluyendo las básculas-tolva de embarque, serán automáticas por control remoto electrónico. Complementando a los edificios de manipuleo y almacenamiento, se ha proyectado el edificio para recepción de camiones, previéndose todo lo necesario para permitir una futura recepción de vagones. Las obras portuarias contemplan la ejecución de los muelles de atraque, muros de amarre, bases para apoyo de las torres de las galerías de embarque, y obras de sistematización de ribera, tablaestacado y defensa. Los edificios auxiliares proyectados son los siguientes: oficinas, subestación y central de comando, laboratorio, tomas de muestras en playa de camiones, pabellón sanitario, puestos de control, vivienda, casilla de bomba, básculas e instalaciones menores. Librado ya al servicio el moderno muelle de hormigón armado, equipado con su correspondiente y moderno utilaje, la materialización definitiva del elevador terminal abrirá insospechadas posibilidades de intensa actividad para San Nicolás. Esto exigirá, a no dudarlo y a breve plazo, obras complementarias, toda vez que la actividad industrial sidero-metalúrgica ya en marcha reclama, a un ritmo creciente, instalaciones portuarias para el movimiento de materias primas y productos elaborados".[137]

Todavía a principios de la década de 1970, había esperanzas de la instalación de un tercer riel, en el ramal a Pergamino concretando así el viejo anhelo de la vinculación con la red ferroviaria de trocha angosta.

Para 1970, el 44% del tráfico portuario, se concentraba en los puertos de Buenos Aires y La Plata, los puertos del Paraná (Santa Fe, San Lorenzo, San Martín, Rosario, Villa Constitución, San Nicolás y otros), el 35% y los de la costa atlántica el 21 % restante incluyendo los puertos patagónicos.[138]

Un ejemplo de ello es el dato del flujo de exportación de granos, promedio entre 1962 a 1967 que totalizó 8.000.000 toneladas anuales. De esa cantidad, 3.703.000 toneladas fueron embarcadas en los Puertos del Paraná (Santa Fe 4%, San Lorenzo 1%, Rosario 31%, Villa Constitución 6%, San Nicolás 3%, San Pedro 1%) totalizando el 46%.[139]

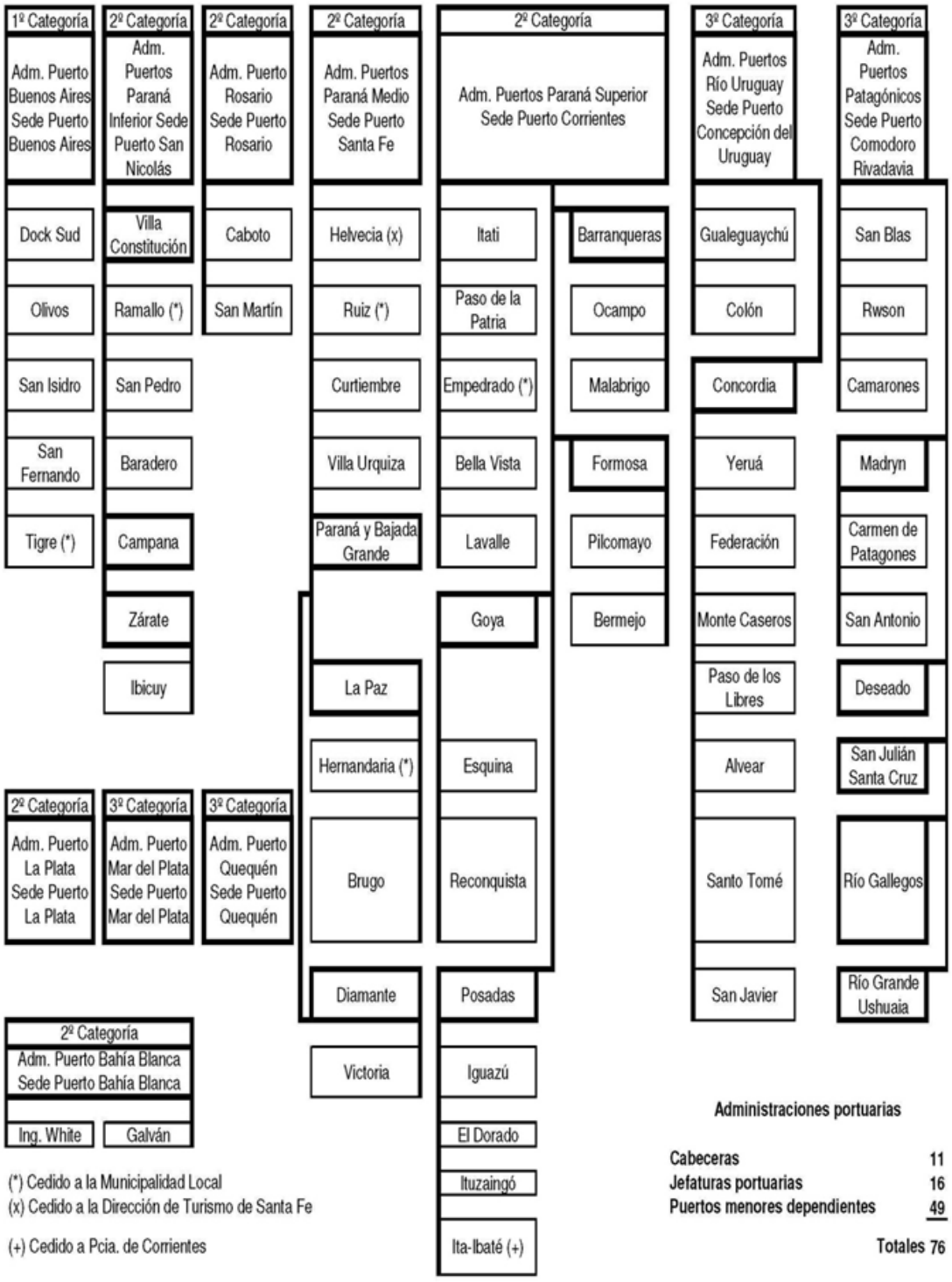
Desde 1933 hasta 1973 aproximadamente, podemos decir que se desarrolló en el país un modelo económico Keynesiano, el cual se basa principalmente en la intervención estatal, defendiendo la política económica y dónde se aumenta el gasto público para estimular la demanda agregada y de esa forma aumentar el consumo, la producción, la inversión y el empleo. A partir de 1973 se implementaron en Argentina, políticas económicas de tipo monetarista donde paulatinamente se va imponiendo la idea de la no intervención del Estado al que se considera culpable de las crisis económicas, se impulsa el libre mercado y se promueve al capital privado.

Entre 1930 y 1953, el proceso de industrialización por sustitución de importaciones se realizó con la intervención del capital nacional, y luego de 1953 hasta 1974 aproximadamente, intervino el capital nacional y el capital extranjero.

Mientras esto ocurría en el país, entre 1955 y 1973 se desarrollo una etapa de crisis permanente de las instituciones democráticas en el cual los gobiernos democráticos se turnaban con los militares. Esto sumaba a la nación en una incertidumbre y crisis permanente y un estado de exaltación continua.

[137] Revista SAN NICOLAS EN EL TIEMPO, 1972, publicación municipal.
[138] SIXTO Carlos Armero, **ARGENTINA. EL RETO DEL PUERTO PROFUNDO**, Imprenta Martínez y Rodríguez, Octubre de 1970, pág. 47.
[139] Datos obtenidos de SIXTO Carlos Armero (1970)

**Administraciones portuarias, cabeceras y puertos dependientes (1970)**




Fuente: Elaboración propia en base a documentación inédita - no publicada - del Manual Operativo de los Puertos de la Administración General de Puertos, archivadas en el Museo del Puerto y las Vías Navegables de la Dirección Nacional de Puertos y las Vías Navegables.

*La red burocrática portuaria nacional*
*Extraído de Infraestructura Portuaria Argentina 1810-2010 Pág. 35*

A partir de 1976 se inicia una etapa de desindustrialización con la consiguiente caída del Producto Bruto interno y la caída del salario real.

Esto repercutirá en el nivel y calidad de vida de los habitantes, pero será de irregular impacto en las distintas zonas del país. San Nicolás y su región, por influencia de la industria siderometalúrgica, y sus industrias proveedoras, como así también por el comienzo del auge de la siembra directa e inicios de la sojización, sufrirá menos el impacto de estas políticas que harán eclosión en los 90'.

*Imagen Nº 37 - Grúas Puerto Nuevo. Año 1977*

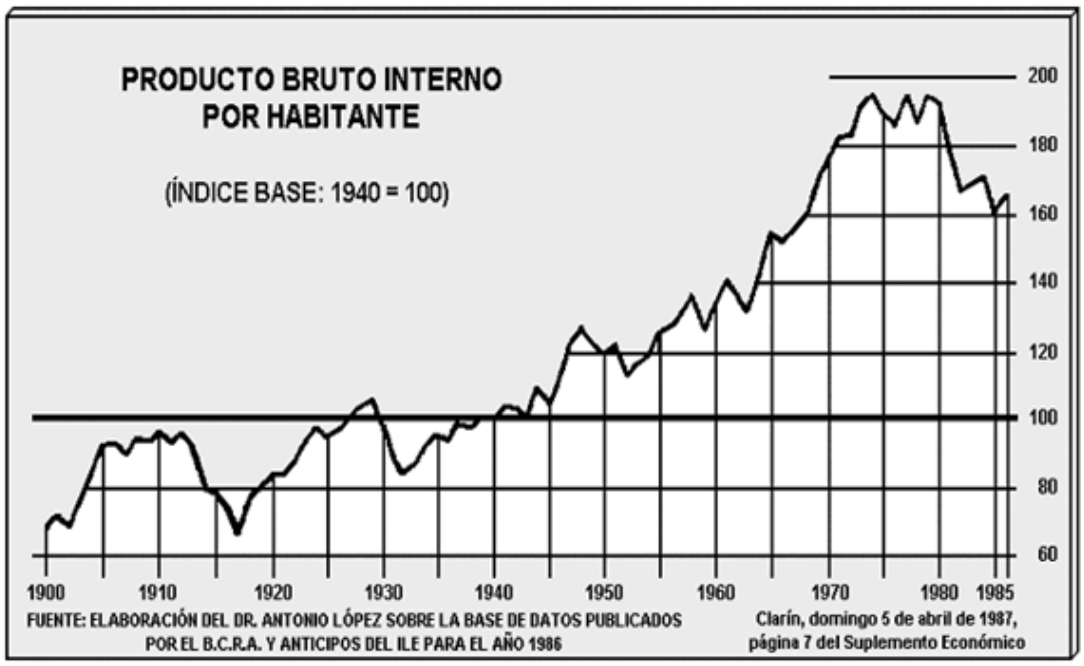



*Gráfico 15- Evolución del PBI por Habitante*

*Gráfico 16 Evolución del Salario real industrial entre 1974 y 1998*

En 1977 los sectores comprendidos por el viejo Puerto de Cabotaje (actual Plaza de los Inmigrantes) en la costanera de San Nicolás y la Sección Embarcaderos (hoy Parque Gral. San Martín) fueron cedidos a la Municipalidad mediante una tenencia precaria en constante renovación por lo que la operatoria portuaria quedó centralizada en el Puerto Nuevo (actual Puerto de San Nicolás). En el caso particular del Puerto de Cabotaje, ya en 1958 la Administración General de Puertos (AGP) solicitó se autorice el uso del terreno fiscal comprendido por las calles Guardia Nacional, León Guruciaga, Boulevard Ituzaingó y calle de acceso. El trámite giró por varias dependencias y en el expediente respectivo se informa que una parte se hallaba afectada por las concesiones oportunamente a la Municipalidad de San Nicolás y

Prefectura Nacional Marítima, por decretos Nº 39 y 8 del 22 de Marzo de 1932, y 12 de Febrero de 1944, por estar instalados allí oficinas y depósitos de materiales y herramientas de la Dirección Paraná Inferior. Así fue que mediante decreto firmado por el Presidente de la Nación, se transfirió a la AGP el 30 de Junio de 1959. En 1978 el muelle fue ampliado 250 metros, culminando las obras en 1983.

Específicamente con las antiguas instalaciones de la Sección Embarcaderos, actual Parque San Martín, el 14 de Septiembre de 1978 se celebró un importante convenio entre la Administración de los Puertos del Paraná Inferior, representado por el Administrador Ing. Jorge Pedragosa y la Municipalidad de San Nicolás por el Intendente de facto, Tte. Cnel. (R.E.) Fernando Huego. El mismo establecía formalidades al permiso de uso y ocupación que había sido acordado por un Acta labrada el 9 de Noviembre de 1977 y Resoluciones del Consejo de Administración de la Administración General de Puertos (AGP). En este acto, se acordó a favor del Municipio un permiso de uso y ocupación de una fracción de terreno sito en la entonces sección Embarcaderos (actual Parque San Martín) del Puerto de San Nicolás, con destino a parquización y al emplazamiento de una estatua ecuestre del Libertador General San Martín, corriendo por parte del Municipio los gastos que demanden este objetivo. Se destaca asimismo que el permiso de uso y ocupación revista el carácter precario y gratuito y podrá ser dejado sin efecto cuando los intereses generales de la operativa portuaria así lo requirieran, debiendo ser restituido el predio totalmente libre de cualquier tipo de construcción. Por otro lado, se estableció que el permiso de uso y ocupación solo tiene el carácter de autorización para utilizar el lugar sin que ello signifique que la AGP ceda o transfiera definitivamente sus derechos a la administración del inmueble o que se modifique la afectación patrimonial del mismo en el Registro General de Bienes del Estado. Se confirmó además en dicho acto que la Municipalidad se haría cargo de mantener el inmueble así como sus instalaciones en perfecto estado de conservación.

Según Ladeuix en su trabajo ya analizado[140] "El devenir posterior de la legislación argentina en materia portuaria representa una trágica paradoja. Recién con el impulso de desregulación y privatización de los servicios portuarios la Argentina lograría tal ordenamiento jurídico. En 1979, la junta Militar promulgaría la Ley 22.080 denominada Ley de Política Portuaria Nacional -en donde se brindaba una serie de garantías estatales para la iniciativa privada- como el intento de "unificación" de la legislación existente. Finalmente en 1993, se promulgaría la Ley 24. 093 de Actividades Portuarias. A tono con "el espíritu de la época", la misma planteaba la descentralización general del sistema, trasfiriendo a Municipios, Privados y Gobiernos Provinciales, la administración de las actividades portuarias".

[140] LADEUIX Juan Iván. **DESCUBRIENDO LOS PUERTOS. APUNTES SOBRE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA Y LA REGULACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO (1941-1949)**, Dossier en Revista de Estudios Marítimos y Sociales Año 2 Nª 2 Noviembre del 2009

*Imagen Nº 38 - Locomotora de la Administración General de Puertos*
*Diesel eléctrica de maniobras marca Sulzer del año 1935.*

Según la Cámara Argentina de la Construcción, a través de su documento titulado "Infraestructura Portuaria Argentina 1810-2010"; *"Luego, con la promulgación de la ley 22.108 a fines de la década se admite la operación privada de "puertos específicos" y de elevadores de granos en puertos del estado, intentando revertir la situación. Es así que empresas privadas comercializadoras de granos pueden ser propietarias de elevadores terminales. Esto brinda la posibilidad del traspaso de instalaciones portuarias en desuso a cooperativas agrarias y asociaciones de productores. Se comienza a construir numerosas terminales para agrograneles sobre el Río Paraná. Se habilita el Canal Emilio Mitre que vincula el Río de la Plata con el Paraná de las Palmas y mejora el acceso al Paraná. Sin embargo, las nuevas embarcaciones de mayor tamaño y calado continuaban sin poder remontar el río hasta Rosario. La Ley 22.080/79 aprueba una nueva política portuaria nacional, quedando a cargo del desarrollo de la infraestructura portuaria en el litoral fluvial y marítimo la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos y de Transporte y Obras Públicas. El Estado Nacional construye puertos patagónicos como estrategia territorial y de desarrollo en San Antonio Este, Puerto Madryn (Muelle Almirante Storni), Puerto Deseado, Puerto Santa Cruz (Punta Quilla), Puerto Río Gallegos (Punta Loyola)"*. Esta publicación además ponderaba la ubicación del Puerto de San Nicolás, entre los de aguas más profundas, estimándose la misma en 27,9 pies.

Para 1980 San Nicolás era una de los Partidos que más habían crecido en toda la Provincia de Buenos Aires, haciéndolo en un más del 30%. El censo de aquél año estableció una población de 114.241 habitantes (57.553 varones y 56.683).

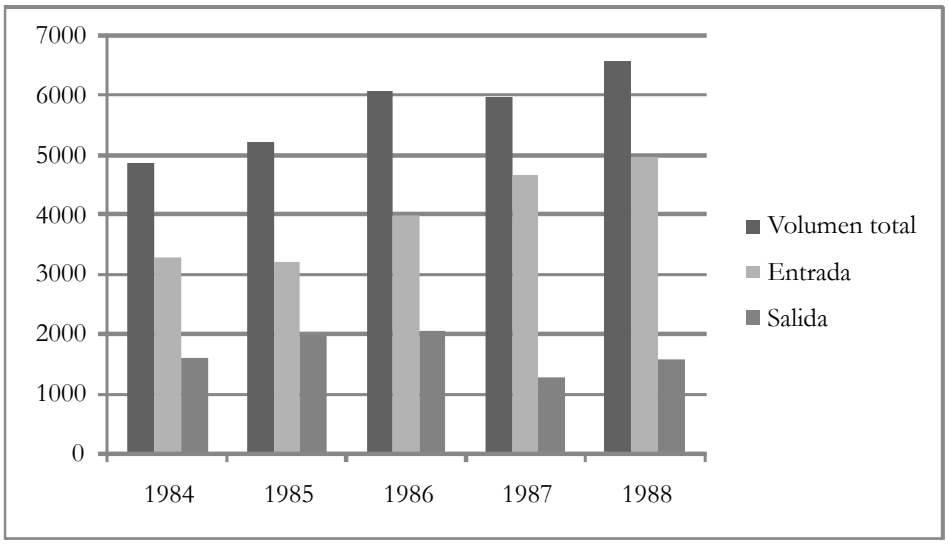



*Gráfico 17 - Movimiento de mercadería en miles de toneladas Puerto de San Nicolás. Guía Portuaria Argentina 1990*

| | **1984** | **1985** | **1986** | **1987** | **1988** |
|---|---|---|---|---|---|
| Volumen total | 4909 | 5225 | 6088 | 5974 | 6593 |
| Entrada | 3292 | 3213 | 4012 | 4675 | 5007 |
| Salida | 1617 | 2012 | 2076 | 1299 | 1586 |

*Tabla Nº 38 Movimiento de mercadería en miles de toneladas Guía Portuaria Argentina 1990*

En la Memoria y Balance General 1981 de la Administración General de Puertos se informa que "La evolución de la actividad económica argentina experimentó durante 1981 un proceso recesivo al que contribuyeron diversos factores entre los que cabe mencionar el achicamiento del mercado interno, a través de la caída de la demanda y el encarecimiento del crédito." Y con respecto al proceso inflacionario dice "Con respecto al desenvolvimiento de la inflación se destaca el hecho de que, al haber experimentado un brusco crecimiento con relación a 1980, volvió aproximadamente a los mismos altos niveles de 1979, ya que los índices de Precios al por mayor y al consumidor registraron aumentos del 180,2% y 131,3% respectivamente". Esta era la realidad argentina pre Malvinas, a cargo de autoridades militares desde 1976.

*Imagen Nº 39 Vista aérea de Puerto Nuevo*

En relación a la gestión comercial se menciona "En 1981 los puertos argentinos registraron el mayor movimiento de mercaderías de los últimos dieciséis años. La cifra alcanzada superó los 91 millones de toneladas resultando un 12% mayor que la correspondiente al año anterior. Confirmando su tendencia creciente, el movimiento de contenedores registró también un incremento, superando al del año 1980 en un 29%. Las 162.193 T.E.U. (unidades equivalentes a contenedores de 20 pies) que entraron o salieron del país, lo hicieron en su mayor parte a través del Puerto de Buenos Aires (94%) siguiendo el mismo camino que la denominada "carga general".

Hay que entender que dentro del modelo económico encarado por la Junta Militar, las importaciones de manufacturas principalmente provenientes del sudeste asiático, arruinaron en gran parte el aparato productivo nacional, produciendo el cierre de numerosas empresas y la aguda crisis económica de otras. Para referencia se menciona que en ese mismo año, la fábrica textil de La Emilia, produce la convocatoria a acreedores, siendo intervenida por la justicia y rematada años más tardes.

En cuanto a los puertos del interior "ratificaron su capacidad de embarque de granos y subproductos, anotándose el Puerto de Rosario una vez más con las mayores cifras, lo que conforma la importancia alcanzada por su relación con el hinterland cerealero". "El volumen total de las exportaciones argentina registrado a través de los puertos del país alcanzó a 29.732.000 tn. que significó un aumento del

41% respecto de 1980 y constituyó un record absoluto en las últimas dos décadas. Esta importante alza en las ventas al exterior fue motivada principalmente por la expansión en el rubro Granos y Subproductos el cual con un volumen de 23.000.000 tn. representó una suba del 52% con respecto a 1980. Analizando por tipo de granos la composición fue la siguiente: maíz (44%), sorgo (24%), trigo (13%) y soja (11%), concentrando estos 4 granos el 97% del sector. Respecto a la participación de los principales puertos en dichos embarques, la distribución fue la siguiente; Rosario (32%), Bahía Blanca (19%), Buenos Aires (15%), Villa Constitución (8%) y San Lorenzo (7%). Asimismo con relación al destino de los embarques, la URSS absorbió el 77% del total…"

La siembra directa en el país se estaba extendiendo y aún no había llegado el boom sojero, pero podía observarse que en este nuevo ciclo de exportaciones de cereales, no se menciona al Puerto de San Nicolás que como habíamos visto en el pasado, tenía una incidencia importante en el embarque de maíz. Sin embargo se destaca que el proceso de industrialización por sustitución de importaciones que transformó fuertemente la geografía de la ciudad y la región, produjo lentamente un cambio en el mercado portuario local y regional en cuanto a los productos que pasarían por el mismo. Por otro lado el destino de los commodities que eran adquiridos por la Unión Soviética, fue una de las banderas publicitarias que el gobierno militar emplearía al año siguiente durante el conflicto de Malvinas, dando efusivamente a publicidad el fuerte vínculo comercial que nos unía con dicha potencia, con el ánimo de hacer creer su fuerte respaldo a nuestra causa nacional.

Siguiendo con el panorama trazado por este informe[141] "el nivel de importaciones durante 1981 alcanzó a 10.062.000 tn con lo cual esta actividad sufrió una variación negativa del 20% en relación a 1980 como resultado de los bajos requerimientos de insumos industriales y bienes importados en general, dentro de un marco de contracción del mercado interno y encarecimiento de la divisa estadounidense. El Puerto de Buenos Aires continuó ocupando el primer lugar ya que con un volumen de 4.347.000 tn. acaparó el 44% del total de la actividad, le siguieron en importancia San Nicolás con 1.966.000 tn (20%) y Bahía Blanca con 1.112.000 tn (11%). Entre los rubros que mayormente han incidido en la declinación de las compras al exterior figuraron "Arrabio, Hierro y Acero" con una disminución del 52%. "Carga General" (33%), "Productos Químicos" (23%) y "Combustibles Líquidos" (18%). Como es tradicional en este tipo de tráfico, por el Puerto de Buenos Aires pasó el 93% del total de "Carga General" y el 87% de Arena y Canto Rodado; por otra parte el Puerto de San Nicolás concentró el 86% de los Combustibles Sólidos y el 39% del Mineral de Hierro, Arrabio y Acero. "

[141] Memoria y Balance General 1981 de la Administración General de Puertos

*Tabla Nº 39 IMPORTACIÓN PUERTOS ARGENTINOS*
*Distribución por Puertos y tipo de cargas*

| | TOTAL | Comb. Líquidos | Prod. Varios | Comb. Sólidos, Hierros y Minerales | | | Arena y canto rodado | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |
| **Puerto** | | | | | | | | |
| **Buenos Aires** | 43,70% | 6,60% | 25,80% | | 3,80% | | 7,50% | |
| | | | | | | | | |
| **Puerto** | 19,50% | 0 | 0,30% | | 18,80% | | 0,40% | |
| **San Nicolás** | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| **Puerto** | 11,10% | 10,90% | 0,20% | | 0 | | 0 | |
| **Bahía Blanca** | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| **Puerto** | 4,60% | 2,80% | 0,20% | | 1,60% | | 0 | |
| **La Plata** | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| **Otros puertos** | 21,10% | 1,60% | 2,50% | | 17% | | 0 | |
| **TOTAL** | 100% | 21,90% | 29% | | 41,20% | | 7,90% | |

*Fuente Memoria y Balance General 1981*
*Administración General de Puertos de la República Argentina*

*Puertos que recibieron el mayor número de buques durante 1980 a 1981*

| | | 1980 | 1981 |
|---|---|---|---|
| **Buenos Aires** | | 1776 | 1866 |
| **Rosario** | | 383 | 477 |
| **Bahía Blanca** | | 245 | 353 |
| **San Martín** | | 115 | 173 |
| **San Nicolás** | | 137 | 170 |

*Tabla Nº 40*

En relación a la gestión técnica la Administración General de Puertos "prosiguió con el proceso de modernización y reequipamiento de los principales puertos argentinos invirtiendo importantes recursos financieros originados en el producto de la explotación portuaria".

Se destacan las obras relacionadas al Puerto de Buenos Aires, el litoral marítimo y en relación al litoral fluvial informa sobre la continuación de una *"ampliación de 250 metros de muelle, con el objeto de expandir y mejorar la zona operativa del Puerto de San Nicolás y a la vez dotarlo de moderno utillaje (en ejecución)."*

El monto asignado a esta obra estipulaba una suma de u$s 6.738.868 y para Diciembre de 1980 se calculaba expandido en un 54%, calculándose que para fines de 1981 la misma alcance al 80%. Y en cuanto a equipamiento se observa la *"recepción para su posterior montaje, de 17 grúas de pórtico (8 de 6/5 toneladas por 30 metros y de 9 de 27/16 toneladas por 17/30 metros) completándose así la provisión de las 20 grúas*

*adquiridas a GANZ MHD de la República Popular de Hungría con una inversión total de u$s 16.800.000. Asimismo se montaron y recepcionaron definitivamente, en Puerto Buenos Aires, 2 grúas de 6/5 toneladas y 1 de 27/16 toneladas, dicho montaje será complementado durante el período 1982/1983, habiéndose previsto la instalación de 2 grúas de 27/16 toneladas en el Puerto de San Nicolás…"*

| Año | Trigo | Maíz | Sorgo | Soja | Otros | Total | Subp. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1982** | 189.696 | 382.673 | 48.889 | 106.359 | 0 | 727.617 | 0 |
| **1983** | 509.591 | 579.843 | 78.769 | 27.000 | 0 | 1.195.203 | 0 |
| **1984** | 303.340 | 711.878 | 63.192 | 267.493 | 0 | 1.365.886 | 19.983 |
| **1985** | 464.655 | 835.592 | 34.005 | 296.808 | 0 | 1.631.060 | 0 |
| **1986** | 213.544 | 702.729 | 6.020 | 382.391 | 129 | 1.317.186 | 12.373 |

*Tabla Nº 41 Embarque de cereales en toneladas Puerto San Nicolás*
*Fuente Anuario de los Puertos Argentinos VII Edición*

En 1986 el total de granos exportados por los puertos argentinos sumaron 1.317.186 toneladas y el Puerto de San Nicolás por su volumen operado en este rubro, se encontraba en el 6to lugar detrás de Rosario, San Lorenzo, Bahía Blanca, Buenos Aires y Quequén. Había un elevador de granos propiedad de la Junta Nacional de Granos. El puerto tenía una capacidad de almacenamiento de 67.000 tn, capacidad de descarga para 400 camiones, 20 vagones y un embarque promedio en 18 hs de 13.000 tn.[142]

Para 1987 el tráfico principal del Puerto San Nicolás estaba constituido por mineral de hierro, acero, combustibles y cereales. Movilizaba 1472 buques de cabotaje por año y 141 de ultramar. Poseía dos muelles de ultramar de 287 metros cada uno y profundidad de 30 pies. Otro dónde funciona el elevador de la Junta Nacional de Granos de 220 metros de longitud. Luego están los muelles de SOMISA 320 metros y Buitrago 350 metros. Consta de 4 grúas Ganz port. de 20 toneladas, 1 Whirley Port. 30 toneladas, 1 P y H s/camión 40 toneladas, 2 motoestibadoras Hyster. 4 tractores Deutz-Carterpiller y 2 locotractores para movimiento de vagones Tracmoviles.

La deuda externa argentina había aumentado hasta los 45.000 millones de dólares, un 364% en aquellos años. El gobierno de Alfonsín (1983-1989) tuvo que enfrentar la crisis heredada y la economía entró en default en 1988 además de una alta inflación que pasó a hiperinflación el 14 de Mayo de 1989. Además de esta situación, el gobierno debe enfrentar las consecuencias de la dictadura anterior, por lo cual crea la Comisión Nacional sobre Desaparición de Personas (CONADEP) que en 1985 terminará con la condena de la cúpula militar y las leyes de Punto Final, rebeliones militares de 1987 y la ley de Obediencia debida.

| | |
|---|---|
| **1986** | **81,9** |
| **1987** | **174,8** |
| **1988** | **387,7** |
| **1989** | **4.923,6** |

*Tabla Nº 42 Índices de Precio al consumidor*

[142] Anuario de los Puertos Argentinos, Edición VII. pág. 56

**Características operativas de los elevadores terminales nacionales. Recepción de vagones y camiones (1986)**

| Puerto | Unidad | Capacidad de recepción de vagones | | | | Capacidad de recepción de camiones | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | cantidad de unidades | Trocha - Tipo | Efectiva (tn) evuivale a totalidad de vagones | horas por día | cantidad de unidades | Efectiva (tn) Equivale a totalidad de camiones | horas por día |
| Bahía Blanca | III | 350 | Ancha | 17.500 | 18 | No tiene recepción de camiones | | |
| | IV | No tiene recepción de vagones | | | | 130 | 4.300 | 15 |
| | V | No tiene recepción de vagones | | | | 330 | 11.000 | 18 |
| Quequén | I | 100 | Ancha | 5.000 | 12 | 216 | 7.000 | 12 |
| Mar del Plata | I | 48 | Ancha | 2.400 | 12 | 130 | 4.300 | 12 |
| Buenos Aires | I | 160 | Ancha / angosta | 7.500 | 12 | 120 | 4.000 | 12 |
| | Ampl. | No tiene recepción de vagones | | | | 180 | 6.000 | 12 |
| Villa Constitución | I | 72 | Ancha | 3.400 | 12 | 160 | 5.300 | 12 |
| San Nicolás | III | No tiene recepción de vagones | | | --- | 200 | 6.600 | 12 |
| | Alcohol | 20 | | 1.000 | 12 | 100 | 3.000 | --- |
| San Pedro | I | No tiene recepción de vagones | | | | 184 | 6.000 | 12 |
| Rosario | III | 64 | Ancha | 3.000 | 12 | 100 | 3.300 | 12 |
| | IV | 100 | Ancha | 4.500 | 12 | No tiene recepción de camiones | | |
| | VI | 100 | Ancha / angosta | 4.500 | 12 | 340 | 11.000 | 12 |
| | VII | 200 | Ancha / angosta | 10.000 | 12 | No tiene recepción de camiones | | |
| Concepción del Uruguay | I | 18 | Media | 1.000 | 12 | 120 | 4.000 | 12 |
| Diamante | I | 72 | Media | 2.200 | 12 | 130 | 4.500 | 12 |
| Santa Fe | I | 80 | Ancha / angosta | 2.400 | 12 | 96 | 3.200 | 12 |
| Barranqueras | I | 45 | Angosta | 1.400 | 12 | 90 | 3.000 | 12 |

Fuente: Puertos y Vías Navegables. Centro Internacional de información empresaria. Buenos Aires, (1986)

*Tabla Nº 43*

**Características operativas de los elevadores terminales nacionales. Almacenaje y embaque (1986)**

| Puerto | Unidad | Capacidad de almacenaje | | Capacidad de embaque | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Total (t.) | Efectiva (t.) | Sitio Nº | Eslora / Manga (M) | Nominal (t.) | Efectiva (t.) | Cantidad tubos | Cantidad de Cintas | Horas x día |
| Bahía Blanca | III | 140.000 | 125.000 | 5 / 6 | 230 | 24.000 | 17.000 | 8 | 4 | 18 |
| | | | | 7 / 8 | 206 | 24.000 | 15.000 | 8 | 4 | 18 |
| | IV | 2.000 | 18.000 | Se transfiere a Unidad III | | | | | | |
| | V | Siniestrado | | 9 | 250 | | 11.000 | Embarque directo | | 18 |
| Quequén | I | 80.000 | 70.000 | I | 218 | 19.200 | 11.700 | 8 | 4 | 12 |
| | | | | II | 218 | 14.400 | 8.500 | 7 | 2 | 12 |
| Mar del Plata | I | 25.000 | 22.000 | I | 220 | 9.600 | 7.000 | 8 | 2 | 12 |
| Buenos Aires | I | 150.000 | 135.000 | I | 230 | 19.200 | 8.000 | 5 | 4 | 12 |
| | Ampl. | 25.000 | 22.500 | 4 | 230 | 28.800 | 12.000 | 7 | 2 | 12 |
| Villa Constitución | I | 55.000 | 50.000 | Norte | 230 | 12.000 | 8.400 | 4 | 2 | 12 |
| | | | | Sud | 200 | | | 3 | | 12 |
| San Nicolás | III | 12.500 | 10.000 | I | 238 | | 18.000 | 6 | 2 | |
| | Alcohol | 55.000 | 45.000 | Transfiere a muelle Unidad III | | | | | | |
| San Pedro | I | 7.500 | 7.000 | I | 228 | 12.000 | 7.000 | 7 | 1 | 12 |
| Rosario | III | 87.000 | 78.000 | I | 225 | 12.000 | 5.000 | 2 | 2 | 12 |
| | IV | 36.000 | 30.000 | I | 225 | 12.000 | 5.000 | 2 | 2 | 12 |
| | VI | 140.000 | 125.000 | I | 230 | 38.400 | 18.000 | 9 | 8 | 12 |
| | VII | 80.000 | 70.000 | I | 240 | 28.800 | 14.000 | 6 | 3 | 12 |
| Concepción del Uruguay | I | 20.000 | 18.000 | I | 153 / 25 | 12.000 | 8.000 | 5 | 2 | 12 |
| Diamante | I | 20.000 | 18.000 | I | 227 / 32 | 14.400 | 10.000 | 7 | 2 | 12 |
| Santa Fe | I | 50.000 | 48.000 | I | 217 / 32 | 14.400 | 10.000 | 8 | 3 | 12 |
| | III | 10.000 | 9.000 | | | | | | | |
| Barranqueras | I | 100.000 | 90.000 | I | Barcazas | 12.000 | 6.000 | 2 | 2 | 12 |

Fuente: Puertos y Vías Navegables. Centro Internacional de información empresaria. Buenos Aires, (1986)

*Tabla Nº 44 Fuente: Infraestructura Portuaria Argentina 1810- 2010*
*Cámara Argentina de la Construcción Pág. 39*

En referencia a la infraestructura instalada en los puertos que funcionan como de iniciación de embarque y aquellos que lo hacen para complemento de la misma, la Argentina contaba en 1986 con el siguiente cuadro de situación:

**Puertos de iniciación y Puertos y lugares de complemento de carga (1986)**

| Puerto | Elevador portuario (o lugar de carga) | Propiedad de: | Capacidad de almacenamiento (en toneladas) | Cant. Camiones descarga (en 18 hs.) | cant. Vagón descarga (en 18 hs.) | embarque promedio (en 18 hs.) | Nº sitios de atraque | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | En elevador | En directo |
| Santa Fe | Unidad I | J.N.Granos | 50.000 | 220 | 110 | 10.000 | 1 | 1 |
| | Unidad III | " | 9.000 | 150 | --- | 6.000 | 1 | |
| | **Total Puerto** | | 59.000 | 370 | 110 | 16.000 | 3 | |
| Diamante | Diamante | J.N.Granos | 18.000 | 210 | 25 | 12.000 | 1 | |
| San Lorenzo | El Quebracho | Cargill | 37.000 | 400 | --- | 12.000 | 1 | |
| | INSA | Nidera | 24.000 | 450 | --- | 12.000 | 1 | |
| | El Tránstio | Bunge y Born | 24.000 | 350 | --- | 10.000 | 1 | |
| | DEMPA | Indo | 30.000 | 200 | 50 | 7.200 | 1 | |
| | ACA | ACA | 9.000 | 60 | 30 | 3.000 | 1 | |
| | **Total Puerto** | | 124.000 | 1.460 | 80 | 44.200 | 5 | |
| Rosario | Unidad I | FACA | 18.000 | 100 | 50 | 4.000 | 1 | 5 |
| | Genaro García | Genaro García | 42.500 | 420 | 100 | 12.000 | 1 | |
| | Unidd III | J.N.Granos | 80.000 | 200 | 140 | 10.000 | 1 | |
| | Unidad IV | " | 36.000 | --- | 120 | 8.000 | 1 | |
| | Unidad VI | " | 120.000 | 500 | 120 | 18.000 | 1 | |
| | Unidad VII | " | 80.000 | --- | 500 | 20.000 | 1 | |
| | Punta Alvear | Prod. Sud. Emilia | 50.000 | 450 | --- | 15.000 | 1 | |
| | **Total Puerto** | | 426.500 | 1.670 | 1.030 | 87.000 | 12 | |
| Villa Constitucion | Villa Constitución | J.N.Granos | 55.000 | 280 | 120 | 13.000 | 2 | |
| San Nicolás | San Nicolás | J.N.Granos | 67.000 | 400 | 20 | 13.000 | 1 | 1 |
| | | | | | | | 2 | |
| San Pedro | San Pedro | J.N.Granos | 9.000 | 300 | --- | 7.000 | 1 | 1 |
| | | | | | | | 2 | |
| **Total instalaciones del Río Paraná** | | | 758.500 | 4.690 | 1.385 | 192.200 | 27 | |
| Mar del Plata | Mar del Plata | J.N.Granos | 25.000 | 220 | 30 | 10.000 | 1 | --- |
| Quequén | Quequén | J.N.Granos | 80.000 | 450 | 50 | 15.000 | 2 | 2 |
| | | | | | | | 4 | |
| **Total instalaciones de mar** | | | 105.000 | 670 | 80 | 25.000 | 5 | |
| Galván | --- | A.G. Puertos | --- | --- | --- | --- | 1 | |
| **Total instalaciones iniciación carga del país** | | | 863.500 | 5.360 | 1.465 | 217.200 | 33 | |
| Buenos Aires | Unidad I | J.N.Granos | 175.000 | 350 | 250 | 16.000 | 3 | 4 |
| | EMCYM-Estibajes | EMCYM-Estibajes | 7.500 | 350 | --- | 8.000 | 1 | |
| | **Total del Puerto** | | 182.500 | 700 | 250 | 24.000 | 8 | |
| Bahía Blanca | Unidad III | J.N.Granos | 140.000 | --- | 350 | 18.000 | 2 | |
| | Unidad V * | J.N.Granos | 55.000 | 550 | --- | 10.000 | 1 | |
| | Total del Puerto | | 195.000 | 550 | 350 | 28.000 | 3 | |
| **Totales en puertos de complemento** | | | 377.500 | 1.250 | 600 | 52.000 | 11 | |

* Quedó fuera de servicio en marzo de 1985 a causa de un siniestro

Fuente: Puertos y Vías Navegables. Centro Internacional de información empresaria. Buenos Aires, (1986)

*Tabla Nº 45 Fuente: Infraestructura Portuaria Argentina 1810 a 2010 Cámara Argentina de la Construcción Pág. 40*

**Capacidad operativa relativa de las instalaciones de la Junta Nacional de Granos (1986)**

| Puerto | Cantidad y tipo de elevadores | Almasenaje (t.) | Para 12 horas diarias | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Descarga | | Embarque |
| | | | Camiones (unidades) | Vagones (unidades) | (t.) |
| Barranqueras | J.N.G. 1 | 100.000 | 90 | 45 | 6.000 |
| Santa Fe | J.N.G. 1 | 50.000 | 96 | 80 | 10.000 |
| Diamante | J.N.G. 1 | 20.000 | 130 | 72 | 10.000 |
| C. del Uruguay | J.N.G. 1 | 20.000 | 120 | 18 | 8.000 |
| Rosario | J.N.G. 3 | 263.000 | 440 | 264 | 28.000 |
| | Privado 2 | 33.000 | 504 | 215 | 24.000 |
| Punta Alvear | Privado 1 | 65.000 | 300 | 180 | 12.000 |
| San Lorenzo | Privado 5 | 256.000 | 900 | 66 | 49.000 |
| Villa Constitución | J.N.G. 1 | 55.000 | 160 | 72 | 9.000 |
| San Nicolás | J.N.G. 1 | 67.500 | 200 | 20 | 18.000 |
| San Pedro | J.N.G. 1 | 7.500 | 180 | --- | 7.000 |
| Ramallo | Privado 1 | 12.000 | 120 | --- | 7.000 |
| Buenos Aires | J.N.G. 1 | 175.000 | 300 | 160 | 20.000 |
| | Privado 1 | 18.000 | 200 | 120 | 6.000 |
| Mar del Plata | J.N.G. 1 | 25.000 | 130 | 48 | 7.000 |
| Quequén | J.N.G. 1 | 80.000 | 216 | 100 | 20.000 |
| | Privado 1 - 2 | 55.000 | 500 | --- | 12.000 |
| Ing. White | J.N.G. 2 | 142.000 | 48 | 350 | 20.000 |
| Total general | 27 | 1.444.000 | 4.634 | 1.810 | 273.000 |
| Total J.N.G. | 15 | 1.005.000 | 2.110 | 1.229 | 163.000 |
| Total Privado | 12 | 439.000 | 2.524 | 581 | 110.000 |
| % J.N.G. | 55% | 70% | 45% | 70% | 60% |

*Tabla Nº 46 Fuente: Puertos y vías navegables. Centro Internacional de información empresaria. Buenos Aires 1986, reproducido en Infraestructura Portuaria Argentina 1810 a 2010 Pág. 41*

El Plan Austral instrumentado por el gobierno de Alfonsín no alcanza a corregir la crisis fiscal y surge un primer plan de privatizaciones de empresas del Estado que es rechazo por el peronismo. Se deja de pagar la deuda externa, el FMI retira su apoyo financiero y al año siguiente se produce la hiperinflación.

Durante 1988, se publica la VIII Edición de de Anuarios Puertos Argentinos y en el mismo se da a conocer que, el Puerto de San Nicolás, ocupa el 6to lugar entre los puertos del país en cuanto al embarque de granos realizado durante 1987, excluyendo los subproductos de acuerdo a los datos suministrados por la Junta Nacional de Granos. Primero estaba el Puerto de Rosario, seguido de Bahía Blanca, San Lorenzo, Quequén, Buenos Aires y San Nicolás con 679.723 toneladas.[143]

En cuanto a las exportaciones realizadas en 1987, el puerto de San Nicolás ocupa el mismo lugar que durante el embarque de granos, detrás de los puertos de San Lorenzo, Rosario, Bahía Blanca, Quequén, y Buenos Aires. El puerto de San Nicolás, contabilizó 723.633 toneladas.[144]

El tráfico principal de éste puerto por ese año, lo constituía el mineral de hierro  acero, combustibles y cereales. De cabotaje había recibido un promedio de 1472 buques y de ultramar 141.

Sostiene el informe anual citado que "El movimiento portuario de San Nicolás fue en 1987 de 5.985.019 toneladas cifra que se ubica dentro de los parámetros normales de los años recientes en que se observa un paulatino aumento general. Con respecto a 1986 se da una pequeña disminución de 101.591 toneladas pero con referencia al promedio general establecido en base al período 1980/85 el resultado sigue siendo ampliamente positivo (promedio 4.450.778 toneladas). Comparando 1987 con el año anterior se observa un aumento de las importaciones de 567.692 toneladas y del removido entrado de 94.106 toneladas y una disminución de exportaciones de 760.757 toneladas y removido sólido de 14.632 toneladas. Los muelles particulares alcanzaron un movimiento de 4.735.589 toneladas o sea el 79% del total y el sector AGP el 21% restante con 1.249.430 toneladas. Las importaciones de los primeros constituidos básicamente por los rubros 261 y 262 (combustibles sólidos y mineral de hierro) –mencionando una tabla que se publicó junto al mencionado informe- alcanzaron el 97% con 3.236.703 toneladas. En consecuencia el rubro removido  entrado también fue alto con 1.078.497 toneladas o sea el 81% del total en ese capítulo. Ingresaron un total de 118 buques de ultramar, 70 operaron en muelles privados, además de 68 de cabotaje marítimo internacional (56 en sitios particulares) y 1.111 embarcaciones de cabotaje (462 en privado).[145]

[143] Anuario Puertos Argentinos, Edición VIII, 1988, Pág.18.
[144] Cfr Bib. ant. Pág. 19
[145] Cfr Bib ant.Pág. 51

| COD. | Mercadería | Importación | Exportación |
|---|---|---|---|
| 0 | Carga general | 2.253 | 26.052 |
| 101 | Trigo | 0 | 110.650 |
| 102 | Maíz | 0 | 369.797 |
| 103 | Sorgo | 0 | 11.000 |
| 104 | Otros gen. | 0 | 0 |
| 110 | Harina, expellers | 0 | 64.485 |
| 121 | Soja | 0 | 189.079 |
| 251 | Arena | 282 | 0 |
| 252 | Canto rodado, piedra | 0 | 0 |
| 253 | Cementos | 0 | 0 |
| 254 | Sal, azufre, tierras | 2.059 | 0 |
| 261 | Combustibles sólidos | 1.196.868 | 21.000 |
| 262 | Mineral de hierro | 1.578.320 | 0 |
| 263 | Otros minerales | 73.772 | 0 |
| 273 | Combustibles líquidos | 21.844 | 9.420 |
| 730 | Arrabio, Hierro, acero | 63.308 | 314.004 |
| | | | |
| | **TOTALES** | 3.338.706 | 1.115.487 |

*Tabla Nº 47 Puerto San Nicolás 1987 Importación y exportación. Fuente Anuario Puertos Argentinos 1988 VIII Edición.*

| COD. | Mercadería | Importación | Exportación |
|---|---|---|---|
| 0 | Carga general | 338 | 36.206 |
| 101 | Trigo | 18.000 | 91.387 |
| 102 | Mañiz | 0 | 312.075 |
| 103 | Sorgo | 0 | 0 |
| 104 | Otros gen. | 0 | 2.502 |
| 110 | Harina, expellers | 0 | 39.067 |
| 121 | Soja | 15,279 | 236.363 |
| 251 | Arena | 0 | 2.247 |
| 252 | Canto rodado, piedra | 0 | 0 |
| 253 | Cementos | 0 | 0 |
| 254 | Sal, azufre, tierras | 0 | 0 |
| 261 | Combustibles sólidos | 1.219.970 | 37.817 |
| 262 | Mineral de hierro | 1.539.943 | 34.540 |
| 263 | Otros minerales | 24.970 | 0 |
| 273 | Combustibles líquidos | 47.078 | 2.842 |
| 730 | Arrabio, Hierro, acero | 269.492 | 638.994 |
| | | | |
| | **TOTALES** | 3.135.070 | 1.434.040 |

*Tabla Nº 48 Puerto San Nicolás 1988 Importación y exportación. Fuente Anuario Puertos Argentinos 1988 IX Edición*

Es claro el informe, en cuanto se vislumbran cuáles son los productos principales que salen del Puerto de San Nicolás (sector de la AGP y privados) y los que ingresan, otorgándole un perfil determinado y distinto al tradicional Puerto maicero que habíamos visto en páginas anteriores. En este caso, en 1988 operaron en el Puerto de San Nicolás, 137 Buques de ultramar y 1.132 de cabotaje.

*Imagen Nº 40- Buque Brasileño "Río Purus" 1 al 7 de Junio de 1989 cargando Alambrón Acindar*

El 8 de Julio de 1989 asumía como Presidente de la Nación, el Dr. Carlos Saúl Menem seis meses antes de lo previsto originalmente. Se designó a Roberto Dromi como nuevo Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación. En la Memoria y Balance de la AGP para 1988, se destaca que *"La Administración General de Puertos no solamente no tuvo déficit en 1988 y no necesitó recurrir al Tesoro Nacional sino que alcanzó una ganancia al 31/12/1988 de 280.756,765 australes habiendo aportado al Tesoro Nacional la suma de 110.366,317 australes"*. En este proceso histórico, en la cual se llevará a cabo una política de desregulación y posteriores privatizaciones, Dromi fue autor junto a Rodolfo Barra del proyecto de Ley de Reforma del Estado de 1989.

El informe sobre Infraestructura Portuaria elaborado por la Cámara de la Construcción resume un período conflictivo. "A nivel institucional y por Decreto Nº 1456/87 la Administración General de Puertos (AGP) se transforma en Sociedad del Estado. Para fines de 1989 y mediante Ley 23.696 se dicta la Reforma del Estado que será reglamentada en el período siguiente y crea las bases para la provincialización y la participación de los privados en actividades que hasta la fecha estaban a cargo del Estado. En continuidad con la Ley de Reforma del Estado, dictada a fines de la década pasada y mediante su reglamentación y normas complementarias, se crean las bases para la provincialización y la participación de los privados en actividades que hasta la fecha estaban a cargo del Estado. Se declara la descentralización portuaria a nivel nacional y queda sujeta a privatización la Administración General de Puertos, así como las unidades y elevadores de las Junta Nacional de Granos, los terrenos y sus instalaciones complementarias. La

administración de los principales puertos del país pasa a manos de Entes descentralizados con amplia participación de la comunidad portuaria local. Por Decreto 817/92 se desregula la actividad marítima y portuaria y por Decreto N° 969/92 se dispone el llamado a licitación para la privatización de todas las unidades y elevadores de la Junta Nacional de Granos. La Ley Nº 24.093 adjudica al servicio portuario el carácter "comercial" (no público), habilita la instalación de puertos estatales, provinciales, municipales y privados, define usos portuarios públicos y privados, transfiere los puertos a las provincias (federalización), habilita la instalación de terminales privadas en terrenos públicos o privados y elimina organismos regulatorios.

*Imagen Nº 41- Buque Chileno "Cordillera" descargando bobinas de chapas 19/08/1991*

En la década de 1990 los puertos nacionales que dependían de la Administración General de Puertos -EX AGP- fueron transferidos por la Nación a Provincia de Buenos Aires. En 1992 se hizo cargo la Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires y en el 1994 se transfiere el Elevador de Granos.

La "Guía Portuaria Argentina" de 1990 nos informa que "El puerto de San Nicolás está compuesto por varios muelles ubicados sobre la margen derecha del río Paraná a unas 128 millas de navegación del puerto de Buenos Aires. Se divide en dos sectores, uno al norte del arroyo Ramallo, que comprende los muelles del Puerto Nuevo, del Elevador y la Superusina; y el otro al sur, de carácter industrial, constituido por los muelles de SOMISA; La extensión total de las instalaciones es de aproximadamente 3 Km."

Hay que mencionar también, que al fortalecerse las operatorias comerciales en torno a las instalaciones de lo que se llamaba "Puerto Nuevo" comenzó lentamente un proceso de radicación de humildes viviendas en sus cercanías al igual que en la zona de la Planta Alcoholera e inmediaciones. Generalmente fueron ocupadas por los obreros que se empleaban en la zona y trabajadores portuarios, como así también pescadores cuyo sustento estaba en el Río Paraná. Surgió la denominada "Villa Piolín" a la altura de la continuación de calle Bolivar, limitando con Villa Los Provincianos, calle Rivadavia y el conducto del desagüe pluvial conocido como "el zanjón". Por su parte Villa "Los Provincianos" se erigió sobre terrenos privados en litigio, desde la rotonda de Avda. Savio y ruta 188. También surgió la denominada "Villa Los Pescadores" o "Barrio de los Pescadores", contiguo a las barrancas del Paraná, limitando con las antiguas instalaciones de la Asociación de Cooperativas Argentina (ACA), con el Club de Pescadores y el Puerto Nuevo. Y por supuesto el Barrio Alcoholera más el de la Súper Usina, que albergarían a trabajadores relacionados a las labores de la zona.

Desde el año 1943, y hasta principios de 1991, la propiedad y administración de todos los puertos del país, control y operación, estaban centralizados y monopolizados por el Estado Nacional a través de un conjunto de organismos e instituciones conformando un aparato burocrático estatal, una especie de laberinto por el cual deambulaban los pedidos y las autorizaciones de todo lo que se realizaba en los puertos nacionales. La Administración General de puertos (AGP), Sociedad del Estado y la Capitanía General de puertos, fueron organismos que desde el centro de poder administrativo que era la ciudad de Buenos Aires y sobre la base de administraciones y capitanías locales, cubrían todos los puertos del territorio nacional. En nuestros inicios como país organizado, la Constitución Nacional le atribuía al Congreso la posibilidad de habilitar puertos. Se sostiene que no estaban claras las actividades aduaneras y las portuarias, porque por entonces se habilitaban los puertos para el comercio exterior e interior y simultáneamente los habilitaba como aduanas. Este fue el caso, por ejemplo de San Nicolás como se ha visto en nuestras páginas. Se carecía entonces de una legislación portuaria.

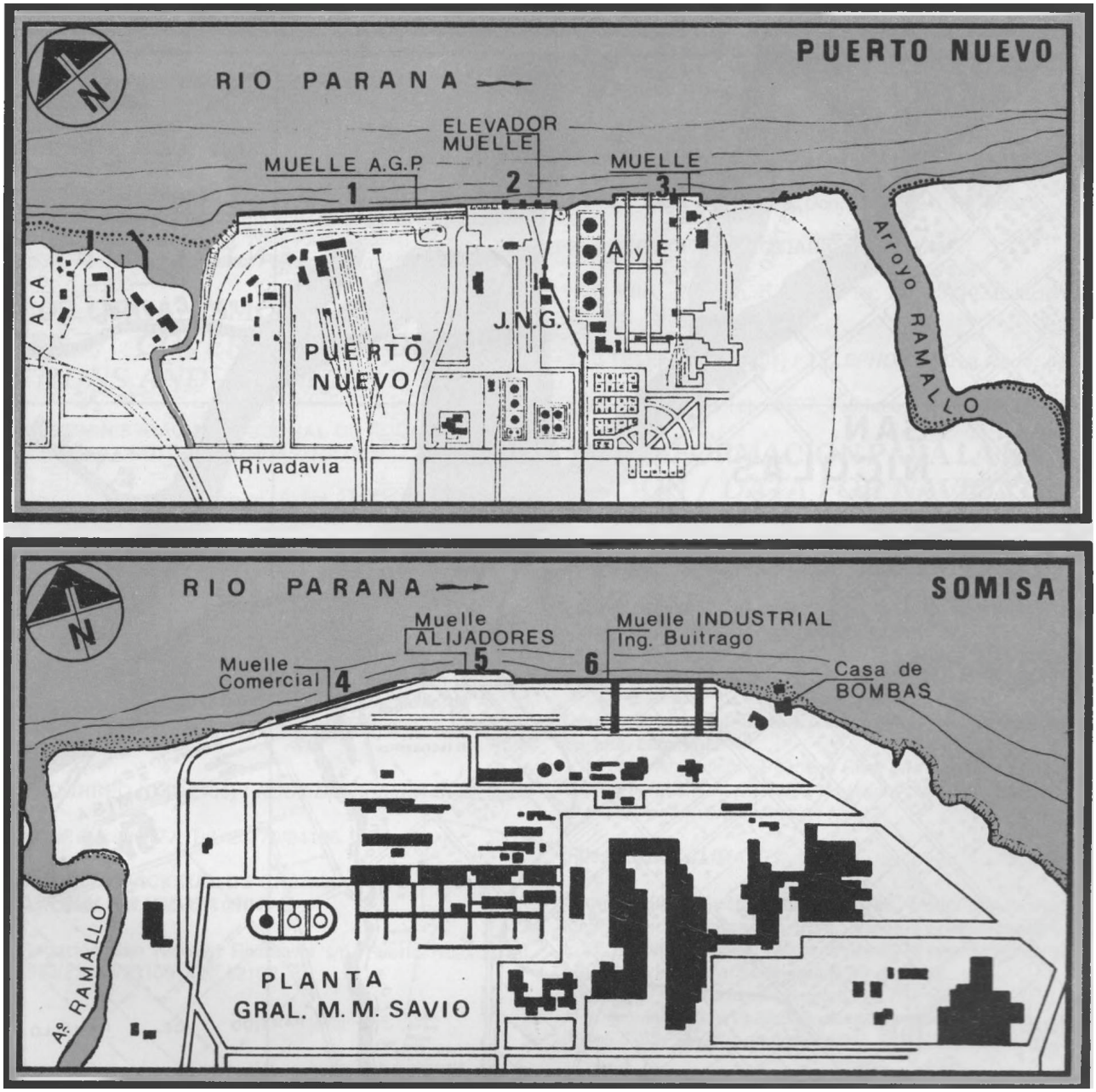



*Imagen Nº 42- Fuente Guía Portuaria Argentina 1990*

## 4.01 MUELLES / *WHARVES*

### MUELLES - OPERACION / *WHARVES - OPERATION*

| IDENTIFICACION | | | DIMENSIONES(m) | | | CARGA | OPER. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº | Nombre | Ubic. | Long. | Ancho | Prof. | | |
| 1 | Puerto Nuevo | Km 348,5 | 537 | 40 | 9,0 | General | AGP |
| 2 | Elevador | Km 348 | 214 | 26 | 9,0 | Granos | JNG |
| 3 | Superusina | Km 347,6 | 50 | 9,6 | — | Pesada/Carbón | AyE |
| 4 | SOMISA-Com. | Km 347 | 300 | 16 | 9,0 | General | SOMISA |
| 5 | Pta. Argerich | Km 346,5 | 100 | 15 | — | Mineral /Carbón | SOMISA |
| 6 | Ing. Buitrago | Km 345,5 | 680 | 15 | 8,0 | Mineral/Carbón | SOMISA |

### MUELLES - CARACTERISTICAS
### *WHARVES - CHARACTERISTICS*

| Nº | BUQUES | | ESTRUCTURA | DEFENSAS | | BITAS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tamaño | Cant. | Tipo | Estado | Tipo | Estado |
| 1 | 220 m loa | 2 | Hormigón Armado s/pilotes | Regular | - | Bueno |
| 2 | 200 m loa | 1 | 4 Duques de Alba Hº Aº | Bueno | Goma | Bueno |
| 3 | 150 m loa | 1 | Hormigón armado s/pilotes | Bueno | Goma | Bueno |
| 4 | 220 m loa | 1 | Hormigón armado s/pilotes | Bueno | Madera | Bueno |
| 5 | Alijador | 1 | 4 Duques de Alba Hº Aº | Bueno | - | Bueno |
| 6 | 225 m loa | 3 | Hormigón Armado s/pilotes | Bueno | Madera | Bueno |

## 4.03 PLAYAS / *YARDS*

| Nº | UBICACION | SUPERFICIE (m2) | CARGA | OPERADOR |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Muelle 1 (P. Nuevo) | 22.500 | Varias | AGP |
| 2 | Muelle 3 (Usina) | Capacidad 185.000 t | Carbón | AyEE |
| 3 | Muelle 6 (I. Buitrago) | Capacidad 1.370.000 t | Mineral | SOMISA |
| 4 | Muelle 6 (I. Buitrago) | Capacidad 3.000.000 t | Carbón | SOMISA |

## 4.04 TANQUES / *TANKS*

| Nº | UBICACION | VOLUMEN (m3) | CARGA | OPERADOR |
|---|---|---|---|---|
| 1/2 | Muelle 2 (Elevador) | 16 | Agua Potable | JNG |

## 4.05 SILOS

| Nº | UBICACION | CAPACIDAD | OPERADOR |
|---|---|---|---|
| 1 | Muelle 2 (Elevador) | 75000 t | JNG |
| 2 | Muelle 2 (Elevador) | 1600 t | JNG |

## 4.06 UTILAJE PARA CARGA Y DESCARGA
## *LOADING AND UNLOADING EQUIPMENT*

| Nº | TIPO | CAPACIDAD | CANTIDAD |
|---|---|---|---|
| 1 | Grúa eléctrica sobre rieles | 20 t | 4 |
| 1 | Grúa eléctrica sobre rieles | 27 t | 2 |
| 1 | Grúa automóvil | 2 t | 4 |
| 1 | Grúa automóvil | 30 t | 1 |
| 1 | Cinta de embarque de cereal | 120 t/h | 2 |
| 2 | Carga cereal (6 tubos) | 750/1000 t/h | 1 |
| 3 | Grúa fija | 140 t/25 m | 1 |
| 3 | Grúa con balde almeja | 8 t | 1 |
| 3 | Grúa con balde almeja | 16 t | 1 |
| 4 | Grúa eléctrica sobre rieles | 15 t | 1 |
| 4 | Grúa eléctrica sobre rieles | 15 t | 2 |
| 6 | Grúa con balde almeja | 45 t | 1 |
| 6 | Grúa con balde almeja | 12 t | 2 |

*Fuentes: Guía Portuaria Argentina, 1990*

*Imagen Nº 43- Puerto Nuevo. Año 1990*

El paradigma existente era el de considerar a la actividad portuaria como un servicio público más, que formaba parte del engranaje estatal (junto a los ferrocarriles y organismos como la Junta Nacional de Granos). Todo desde un control centralista y monopólico por parte del Estado que hasta la década del 90´ no había mejorado ni agilizado su burocracia. Se sostiene además que en torno a esta actividad portuaria, giraban otras que también en poder del Estado completaban el ciclo del cual se alimentaba (practicaje, remolque, dragado, maniobra, señalamiento a través de baliza, control de policía en poder de Prefectura Naval Argentina, etc.)

Según un estudio publicado por la Fundación Nuestro Mar,[146] *"En 1969 se reconoce por primera vez a la empresa privada siderúrgica Propulsora Siderúrgica S.A. el derecho de propiedad y de operación exclusiva del puerto industrial Ingeniero Roca, en Ensenada, construido sobre terrenos propios. La Ley 22.080 de política portuaria, y la Ley 22.108, ambas de 1970, abrieron la posibilidad de la existencia de "puertos específicos" operados en forma privada, y elevadores de granos, que operaban en puertos estatales, pudieron actuar prestando servicios de carga en forma comercial por empresas privadas. Con estos antecedentes se llega a 1990, año en el que se dicta la Ley 23.696 de Reforma del Estado, que dispone la provincialización, concesión y privatización de todos los puertos pertenecientes al Estado Nacional. Mediante el decreto 817/92 de desregulación marítima y portuaria se disuelve la Capitanía General de Puertos, se declara en liquidación a la Administración General de Puertos y se liberaliza el trabajo portuario, declarando caducas las convenciones existentes, y se sientan las bases de la desregulación y privatización de los servicios de remolque y practicaje. Comienza la transferencia de puertos a las provincias hasta que, el 3 de*

[146] https://www.nuestromar.org/ Artículo de Fernando Romero Carranza

*junio de 1992, se dicta la novedosa Ley 24.093 de Actividades Portuarias que sienta las reglas de un nuevo régimen, único hasta esa fecha en el ámbito de los países del área europea latina y latinoamericana, y que ha servido de modelo a muchas de ellas para modernizar su legislación."*

*Imagen Nº 44- 4/12/1990- Buque Bandera rusa DEKABRIST*
*cargando chapadur de Fiplasto y caños estructurales*

La ley 23.696 de Reforma del Estado, cruza la historia económica argentina del siglo XX al transformar radicalmente el futuro de numerosas empresas estatales y la vida de millones de personas que se empleaban en las mismas. Esta ley en su Artículo 1º establecía que se declare *"en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos, la ejecución de los contratos a cargo del sector público y la situación económica financiera de la Administración Pública Nacional centralizada y descentralizada, entidades autárquicas, empresas del Estado, Sociedades del Estado, Sociedades anónimas con participación Estatal Mayoritaria, Sociedades de Economía Mixta, Servicios de Cuentas Especiales, Obras Sociales del Sector Público, bancos y entidades financieras oficiales, nacionales y/o municipales y todo otro ente en que el Estado Nacional o sus entes descentralizados tengan participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias. Esta ley es aplicable a todos los organismos mencionados en este artículo, aún cuando sus estatutos o cartas orgánicas o leyes especiales requieran una inclusión expresa para su aplicación. El régimen de la presente ley será aplicable a aquellos entes en los que el Estado Nacional se encuentra asociado a una o varias provincias y/o municipalidades, siempre que los respectivos gobiernos provinciales y/o municipales presten su acuerdo. Este estado de emergencia no podrá exceder de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. El Poder Ejecutivo Nacional podrá prorrogarlo por una sola vez y por igual término".*

Como se dijo, la ley 24.093 estableció el ámbito de aplicación, habilitación, administración y operatoria portuaria, jurisdicción y control, autoridad de aplicación, reglamentación y consideraciones finales que años más tarde se modificaría por la ley 27.445. El Régimen de la Ley 24.093 y su decreto Reglamentario Nº 769/93 de acuerdo al estudio publicado por la fundación citada *"…define en forma amplia el concepto de puerto que abarca todas las instalaciones, inclusive las flotantes, destinadas a la transferencia de cargas o pasajeros del medio acuático a tierra y viceversa. Con respecto a su clasificación nos expresa. "La clasificación de los puertos, conforme su titular de dominio, sus uso y su destino, distingue entre puertos estatales nacionales, provinciales y municipales, incorporando a los particulares como posibles propietarios, operadores y administradores de sus propios puertos. Según su uso sea generalizado, se distingue entre los puertos de uso público de los puertos de uso restringido, o puertos de uso privado. También desaparece la mención del puerto de servicio público, por lo que la ley trata al servicio portuario como un servicio comercial regulado dentro de la órbita del derecho privado. De acuerdo a su destino, los puertos pueden ser comerciales –cuando prestan servicios cobrando por ellos a buques y cargas-, recreativos e industriales, creando la nueva figura de puertos vinculados física o funcionalmente a actividades productivas, extractivas (minería), o de captura (pesqueros), cuya regulación, administración, uso, operación y existencia está vinculada a la vida de la empresa titular de la actividad."*

*Imagen Nº 45 20 y 21 de Agosto de 1991-Barcaza Marzella descargando palanquilla paraguaya*

También este estudio se refiere a la habilitación y servicios: *"Los propietarios u operadores de cada puerto deben proveer sus propios servicios de dragado de canales de acceso, dársenas, servicios de practicaje y remolque, maniobras de entrada y movimiento de los buques.* Específicamente sobre la provincialización, el estudio de Romero Carranza destaca: *"La ley dispone que el Estado Nacional, a pedido de las provincias donde se encuentras ubicados los puertos, los transferirá a esas provincias, sin contraprestación ni precio alguno, para que decidan sobre su destino, operación y administración, pudiendo ceder la actividad a particulares mediante procesos de licitación, contratación, arrendamiento o cualquier otra figura jurídica. Para los puertos más importantes del país: Santa Fe, Rosario, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca, con la finalidad de que continúen con la actividad, y ésta sea administrada por los usuarios, operadores y productores, se exigió la creación de entes administrativos no estatales, o sociedades, de derecho privado donde participarán en su directorio representantes de la provincia o municipio donde esos puertos se encuentran ubicados.*

*Estos entes autónomos o sociedades comerciales, independientes de los Estados provinciales, deben reinvertir sus utilidades en el puerto y actuar con total independencia económica y financiera de esos Estados. Santa Fe, Rosario, Quequén y Bahía Blanca han creado sus entes administradores. El Decreto 1029/92 de promulgación de la Ley de Actividades Portuarias, vetó parcialmente la transferencia del puerto de Buenos Aires a la ciudad homónima, por lo que hoy es el único puerto argentino de propiedad y administración del Estado Nacional, que transfirió a la provincia de Buenos aires una de las secciones de ese puerto, el Dock Sud, ubicado del otro lado del Riachuelo, límite entre la ciudad de Buenos Aires y la provincia del mismo nombre."*

Uno de los aspectos que tendrá mayor impacto futuro en el Puerto de San Nicolás es lo referente a los puertos y terminales particulares. Este estudio revela que *"La ley liberaliza totalmente el régimen portuario, permitiendo así, que las personas y empresas privadas puedan construir y operar libremente puertos o terminales portuarias, ya sea en terrenos propios o cedidos por las provincias o municipios, asumiendo el carácter de responsable de esos puertos, y pudiendo darle el destino o uso, conforme a la clasificación legal (de uso público o privado); industriales, comerciales o recreativos. El régimen legal permite la habilitación y operación de "terminales portuarias", que consisten en unidades operativas particulares que prestan servicios a buques y cargas, utilizando los canales de acceso, dársenas, infraestructura y servicios de otros puertos, y que son autorizadas, concesionadas y habilitadas por los responsables de esos puertos. El primer puerto en adoptar este sistema ha sido el puerto de Buenos Aires, que a través de una licitación pública, nacional e internacional, concedió la utilización y explotación de seis terminales en la sección de Puerto Nuevo, por períodos de entre 18 y 25 años, a consorcios constituidos por empresas argentinas e internacionales. La provincia de Buenos Aires siguió este modelo, concesionando una terminal de contenedores en la sección Dock sud del puerto que le fuera transferido".*

*Imagen Nº 46 - Puerto Nuevo de San Nicolás*

La transferencia de estos servicios productivos conlleva la conformación de la burocracia y organismos de control, administración y autoridad de aplicación: *"Se constituye como Autoridad de Aplicación de la ley a la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, cuya función es la de controlar el cumplimiento de las normas legales en todos los puertos del país, y en especial el cumplimiento de las características, uso y destino que condicionaron la habilitación de cada puerto; la obligación de todos los puertos de facilitar, a las autoridades nacionales y policiales de control (Prefectura Naval, Aduana, Dirección de Migraciones, etc.) el ejercicio de sus atribuciones; asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad de la navegación, sanidad, protección ambiental y seguridad laboral. Asimismo tiene facultades para vigilar que se cumplan las normas de libre competencia entre los puertos y dentro de los puertos, exigiendo además informaciones y registro de los buques que operan en cada puerto, mercaderías embarcadas y desembarcadas y operaciones conexas."*

Se sostiene que esta nueva legislación fue la primera en América Latina dentro de los esquemas portuarios y el objetivo primordial que tuvo fue el de quitar la responsabilidad y la propiedad del Estado Nacional. Con esta ley se argumentó que *"Los responsables de cada puerto cuentan ahora con amplia libertad de contratación y de fijación de términos de los contratos de trabajo, elección del gremio que agrupará a los trabajadores, y celebración de convenios colectivos que se liberan de las viejas remoras y condiciones de los anteriores convenios de estiba, para adecuarlos al ritmo de los puertos modernos y de sus avanzadas instalaciones y equipamientos, así como los revolucionarios sistemas de contenerización y utilización de cargas al servicio de buques que deben operar cada vez más rápido y en condiciones de estricta eficiencia y seguridad".*

Habíamos expresado en estas páginas cuáles eran las condiciones laborales de amplios sectores de trabajadores portuarios antiguamente. Se dejó atrás paulatinamente el sistema del trabajo ocasional o jornal y el trabajador pasó a *"estar en relación de dependencia con los operadores portuarios, accediendo también a capaciones, posibilidad de mejoras en cuanto a remuneración, estabilidad, beneficios sociales y seguridad."*

Por último luego de que en 1992 en el marco de la política de desregulación de las empresas del Estado pasara el Puerto de San Nicolás a manos de la Subsecretaria de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires, se suma en el año 1994 los elevadores de granos dependientes en ese entonces de la Ex Junta Nacional de Granos.

Con respecto al Elevador de Granos se recuerda que *"Fue parte de la Ex Junta Nacional de Granos creada en el año 1956, heredera de lo que fuera el Instituto Nacional de Granos y Elevadores y que en primera instancia respondiera a la Junta Reguladora de Granos creada en 1933 ante la evidente sostenida declinación en los precios de los cereales. Por esta razón el 28 de noviembre se dicta un decreto que le da su origen, destinada a tonificar el mercado agrícola con el objetivo de regular la comercialización de la producción, evitar ventas precipitadas ante la desvalorización de la moneda corriente, mantener el nivel interno de los precios en beneficio de los productores y fijar oficialmente las cotizaciones."*[147]

Como consecuencia de la Ley de Reforma del Estado N° 23.696 y el Decreto Nº 2074/90 se dispuso la privatización o concesión de los elevadores terminales de granos portuarios pertenecientes a la ex Junta Nacional de Granos, la que fue -disuelta por medio del Decreto de Desregulación Económica No 2284/91 , a través del Decreto No 351/92- se estableció el marco regulatorio de la transferencia al sector privado de determinados elevadores terminales de granos portuarios pertenecientes a la ex Junta Nacional de Granos, dentro de este marco por medio del convenio del 19-4-94, por Ley Provincial N° 11786 se produjo la Transferencia del Elevador Terminal de San Nicolás a la Provincia de Buenos Aires, pasando a depender de la Delegación Portuaria San Nicolás.

Vale decir, que los Consorcios de Gestión de Bahía Blanca y Quequén fueron creados por ley provincial en Julio de 1993. Ese mismo año se hizo la transferencia en Bahía Blanca y el siguiente en Quequén.

Para 1997 se registra un movimiento de mercaderías, que según publicaciones del momento, alcanzó el record histórico de 1.363.327 toneladas, un 84% más que el año anterior y un 200% más comparado con 1995. Dentro del predio del Puerto de San Nicolás se encuentran empresas como PAMSA[148] (dedicada entonces a la exportación de Alcohol de Melaza), Terminal Puerto San Nicolás S.A. (recepción y embarque de granos) y Agroservicios Pampeanos S.A (importación y distribución de fertilizantes ubicados en modernas instalaciones para granos y depósitos líquidos.

En 1998 el Puerto de San Nicolás ya se encuentra bajo la Administración Portuaria Bonaerense, al igual que la ex Junta Nacional de Granos (a su lado).

Para este año, se observa que el Puerto de San Nicolás desciende al 9no puesto entre los puertos exportadores de granos, detrás de Rosario, San Lorenzo, Bahía Blanca, Necochea, Buenos Aires San Pedro,

[147] Cfr Cecchi Edgardo op. cit.

[148] Surge en 1977 en San Nicolás de los Arroyos *"como respuesta a la necesidad de almacenar en puerto el creciente volumen de alcohol exportable del país. Con el pasar del tiempo ampliaron las actividades para convertirse en una prestadora de servicios integrales para el transporte y almacenaje de líquidos y sólidos (principalmente azúcar)".*

Diamante y Villa Constitución. De manera oficial se exportaron 32.750 toneladas de maíz y en forma privada 140.326 toneladas. En cuanto a trigo, de forma oficial nada, mientras que en forma privada 35.148 toneladas. Todo da un total de 32.750 tn de las instalaciones oficiales y 175.474 toneladas de las privadas.

La apertura de la economía produjo el ingreso de importaciones de todo tipo. Muchas de ellas eran de manufacturas que produjeron una crisis en diversos sectores y la posterior quiebra de industrias nacionales.

La paridad cambiaria con el dólar, sostenida con el dinero obtenido de las privatizaciones, hizo insostenible la producción local. La "Reforma del Estado", producida sin medir consecuencias, produjo miles de desocupados que se sumaron a la pobreza o se convirtieron en cuentapropistas. Cada empresa privatizada aplicó medidas de racionalización de personal o reconfiguraron su matriz productiva. Hubo además una ley de flexibilización laboral lo que creo una inestabilidad laboral y algunos abusos patronales.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1989 | 8,1 | 1997 | 16,1 |
| 1990 | 8,6 | 1998 | 13,2 |
| 1991 | 6,9 | 1999 | 14,5 |
| 1992 | 6,9 | 2000 | 15,4 |
| 1993 | 9,9 | 2001 | 16,4 |
| 1994 | 10,7 | 2002 | 21,5 |
| 1995 | 18.4 | 2003 | 15,6 |
| 1996 | 17,1 | | |

*Tabla Nº 49 Tasa de desempleo (datos de Mayo de cada año)*

En el período 1999 hasta 2003, el Intendente Municipal era Pedro José Novau y el gobernador Carlos Ruckauf al que suplantaría Felipe Solá hasta el 2003. El Anuario Portuario y Marítimo de 1999 nos brinda un panorama del estado, movimiento y transformación que va sufriendo las instalaciones del Puerto de San Nicolás. Como tráficos principales se presentan *"Mineral de hierro, acero, combustibles y cereales. Importación: Magnesio, cromo, bauxita. Magnesita. Chapa en bobinas. Palanquillas, fertilizantes, carbón mineral y mineral de hierro. Exportación: Maderas en rollizos, cereales, alambrón, sal, palanquillas, carbón residual de petróleo, chapas en bobinas, etc."*

En cuanto a la infraestructura: *"Muelles: Varios, 2 de ultramar de 287 metros cada uno y profundidad de 30 pies Otro de 250 metros de longitud. Utilaje: 7 grúas de pórtico, 6 Ganz y 1 Colby, 2 locotractores, 1 grúa móvil de 12 toneladas, 4 motoestibadoras, 1 locomotora diesel Sulzer, numerosas grampas automáticas."*

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Importación** | | | 216.672 | 238.617 | 156.827 | 161.504 | 229.394 | 509.132 | 804.871 | 794.821 |
| **Exportación** | | | 737.245 | 636.784 | 316.240 | 408.861 | 646.280 | 681.117 | 562.854 | 546.398 |
| **Remov entrado** | | | 825 | 15.334 | 93.322 | 101.743 | 131.236 | 106.723 | 67.599 | 52.303 |
| **Remov salido** | | | 9.046 | 38.794 | 17.089 | 7.217 | 7.053 | 66.360 | 25.484 | 70.943 |
| **Tránsito** | | | | | | | | | 1.526.658 | 1.478.480 |
| **TOTAL** | | | **965.780** | **931.522** | **585.472** | **681.320** | **1.015.959** | **1.365.329** | **2.989.464** | **2.944.944** |

*Tabla Nº 50 Movimiento portuario durante los 90`*



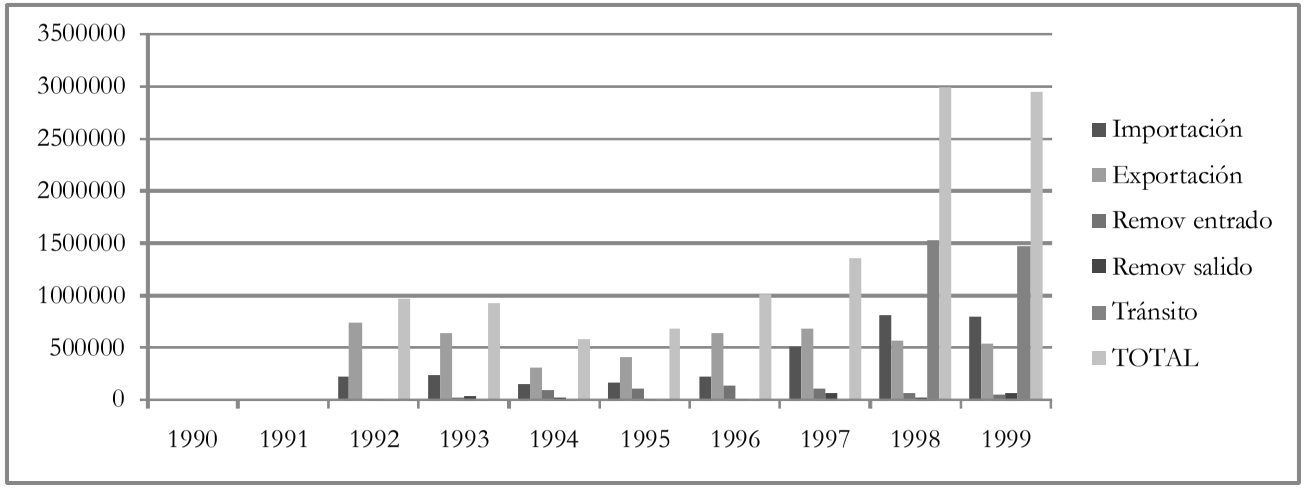



*Gráfico 18 Movimiento portuario de San Nicolás 1992 a 1999*

En relación a la Terminal de Granos, expresa: *"Terminal adecuada para recibir buques de hasta 250 metros de eslora. La velocidad de carga de esta terminal es 1.400 toneladas/ hora, dispone de silos aptos para almacenar 77.000 toneladas."*

Referente a la Terminal de Combustibles: *"Dispone de dos bocas para carga y descarga de combustible ubicadas sobre el extremo sur del muelle. Son instalaciones fijas de la empresa PAMSA".*

Es interesante además lo que expresa el Anuario en cuanto a Información General, Elevador Terminal San Nicolás, Obras de Dragado, Ampliación del Muelle y demás: *"Las autoridades portuarias del Puerto San Nicolás se encuentran abocadas a la reactivación del elevador Terminal San Nicolás que se encuentra en estado de inactividad desde el mes de Julio de 1997. Las tareas de reparación comenzaron en Enero del 98` gracias a un plan de inversiones destinado a la obra que demandará alrededor de 500 mil dólares. Obras de Dragado: La Delegación Portuaria Paraná Inferior proyectó las obras de ejecución para el dragado del Puerto de San Nicolás y San Pedro. Tienen un monto de $ 2.100.000. El dragado de emergencia de San Nicolás ya ha sido finalizado. Ampliación del Muelle: Entre los proyectos de las autoridades portuarias se encuentra el de la ampliación del muelle hacia la zona norte con el objetivo de otorgar al puerto un mayor frente de atraque y por lo tanto una mayor operatividad. Los estudios técnicos realizados por la Delegación Portuaria suponen que la tarea demandaría una inversión de alrededor de cuatro millones de dólares. Dicho proyecto debe consolidarse de acuerdo a un último estudio definitivo por parte de las autoridades provinciales. Capacitación del Personal: Jorge Dusso, Delegado portuario de San Nicolás obtuvo la representación de los puertos del Paraná Inferior para integrar la comisión de capacitación del Congreso Portuario Argentino. La comisión tiene como objetivos la elaboración de un plan de capacitación a nivel nacional, el que abarcaría a todos los sectores de la comunidad portuaria. El primer objetivo sería la contratación de una consultoría para elaborar un diagnóstico y proponer medidas y planes de capacitación de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación que cuenta con el apoyo del BID. Dos nuevas plantas de recepción de fertilizantes: Con una inversión inicial de siete millones de dólares, Agroservicios Pampeanos inauguró en el mes de Abril de 1998 una moderna planta de fertilizantes en el Puerto de San Nicolás. Dicho emprendimiento contó con el apoyo de la Administración Portuaria Bonaerense. Agroservicios Pampeanos subsidiaria de Agrium Inc. de Canadá, le asegura a San Nicolás una operatoria mínima de 85 mil toneladas por año, lo que supone una entrada anual, solo por el uso de su infraestructura portuaria, de 500 mil pesos. Hidro Agri Argentina, la filial de Norsk Hidro S.A. de Noruega, tiene aprobada la solicitud para construir también en el predio de Puerto San Nicolás su próxima planta de recepción, almacenaje, mezclado y embolsado de fertilizantes. El acuerdo de cesión de uso del espacio portuario implica una inversión total de 8.200.000 dólares en dos etapas. Las proyecciones de ingresos estimadas, de acuerdo al volumen operativo mínimo comprometido, es de 450.000 dólares anuales promedio para los primeros diez años.*

Con respecto a una de las empresas privadas que opera dentro de las instalaciones portuarias de San Nicolás, se encuentra MOVIPORT WAVE U.T.E de la cual explica el Anuario de 1999: *"Funciona dentro del Puerto de San Nicolás este importante operador con instalaciones propias a poca distancia del muelle principal, donde opera y que tiene una longitud de 537 metros por 40 de ancho, con grúas pórtico del tipo Ganz. La amplitud del muelle, es importante destacarlo, permite una cómoda circulación vehicular, posibilita el depósito previo a la entrada del buque transportador, de un significativo volumen de mercaderías al pie de las grúas, facilitando así enormemente el proceso de carga. Disminuyendo sensiblemente los tiempos*

*de operaciones y la permanencia de las embarcaciones. Debe recordarse también que el atraque o desatraque de los buques oceánicos o de cabotaje se realiza sin uso de remolcadores lo que produce un importante ahorro en los costos. Moviport S.A. cuenta con depósitos fiscales de importación y exportación, con unos 12.000 metros cuadrados cubiertos y 20.000 metros cuadrados a cielo abierto. Cuenta además con balanza fiscal habilitada y desvío ferroviario del ex Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre. Dispone, el puerto en general, con accesos carreteros directos sin necesidad de atravesar la ciudad, estando conectado con las rutas nacionales 9 y 188 de manera que el transporte de mercaderías puede abarcar, sin ninguna dificultad todo el país. Moviport Wave U.T.E. presta servicios en los Puertos de San Nicolás y en Ing. Acevedo de la firma Acindar S.A. en la Provincia de Santa Fe, previendo desarrollar en un futuro inmediato tareas en los Puertos de Necochea y San Pedro, ambos en la Provincia de Buenos Aires. Ofrece los siguientes servicios: 1) Servicio Operario Portuario. Logística portuaria. Estibaje en general. Cargas, descargas de buques y barcazas. Depósito Fiscal y general. Almacenamiento embolsado palletizado, consolidados, etc. agentes de transporte aduanero, fletes terrestres, fluviales y marítimos. Raschinajes y fumigaciones, medición de calados. 2) Asesoramiento y consultoría en temas portuarios, 3) Concesión del Puerto Privado Ing. A. Acevedo de la firma Acindar S-A- Villa Constitución, provincia de Santa Fe. Moviport opera en forma exclusiva entre puertos de carga general desde el principio de 1995, en el se manejan cargas de Acindar y también para terceros. Se trata de un puerto que opera todo el año y no se abona uso de puerto ni tasa de servicio a las cargas. Está ubicado sobre la margen derecha del Río Paraná en el Km. 366 no necesita remolcadores y tiene acceso directo desde el ferrocarril. Tipo de mercaderías operadas: 1) Productos siderúrgicos, bobinas laminadas en frío y en caliente, flejes laminados, palanquillas, perfiles, caños de acero, barras de acero, rollos de alambrón, chapas sueltas y en paquete. 2) materia prima para la Industria Siderúrgica, mineral de hierro, manganeso, chatarra, arrabio, carbón mineral, carbón residual del petróleo, ferro aleaciones, concentrado de cinc y de plomo. 3) Varios. Fertilizantes a granel, Big Bag, lcinker, canto rodado, escoria, rollizos de madera, madera elaborada, hardboard, conteiners, vehículos y maquinarias, palletizados varios, bultos pesados y embolsados en general".*

El 10 de Diciembre de 1999, asumía la Presidencia el Dr. Fernando de la Rúa, Había una agobiante deuda externa, altos índices de desempleo, pobreza, y un estancamiento de la economía. El gobierno quiso seguir manteniendo la paridad del dólar, y para lo cual encaró prestamos al FMI. Se recortaron sueldos y jubilaciones. El 7 de Octubre del 2000 renuncia su Vicepresidente alegando corrupción y coimas en el Senado. En Noviembre se recibe préstamos del BID (Banco Interamericano de Desarrollo), el Banco Mundial y el gobierno de España. En Marzo del 2001 renuncia el Ministro de Economía Machinea y asume Ricardo López Murphy que realiza un ajuste fiscal (recorte alrededor del 5% del presupuesto para educación, baja jubilaciones, posterga pagos de sueldos etc.). Estas medidas tan impopulares forjaron su renuncia apenas 15 días después. Asume como nuevo Ministro Domingo Cavallo quien antes había impulsado la Ley de Convertibilidad. Cavallo creó lo que se llamó "Megacanje" en la que Argentina cambiaba títulos por otros con una mejor financiación, buscando más tiempo para encaminar la economía. Los principales inversores financieros comenzaron a retirar sus depósitos en dólares produciéndose una fuga masiva de capitales, lo que llevó a instrumentar lo que se denominó como "Corralito", generando escasez de la moneda, descontento popular generalizado, saqueos de comercios, y manifestaciones de miles de ahorristas.

El 19 y 20 de Diciembre del 2001 se produce una masiva manifestación que terminó con una terrible represión a los civiles ordenada por el gobierno con un saldo de 30 muertos y cientos de detenidos. Luego de estos hechos, De la Rúa renuncia. Asume Eduardo Luís Duhalde (PJ) y el 25/5/2003 presta juramento Néstor Kirchner como Presidente de la Nación. El gobernador de la Provincia de Buenos Aires sería Felipe Solá (2003-2007) y el Intendente de San Nicolás el Farm. Marcelo Carignani.

El gobierno de Néstor Kirchner (2003-2007) designó como Ministro de Economía a Roberto Lavagna, quien mantuvo la devaluación del peso teniendo el Banco Central una fuerte participación en la compra de divisas. Se impulsaron las exportaciones, lo que originó un crecimiento en la tasa del PBI cercana al 10%. Se canjeó la deuda, por nuevos bonos indexados por la inflación y el índice de crecimiento económico.

*Tabla Nº 51 Total de embarques de granos, subproductos y aceites por Terminal Puerto San Nicolás (Operador Privado) Datos generados por la Bolsa de Cereales de Rosario*

| 2005 | Granos | Subproductos | Aceites | Totales |
|---|---|---|---|---|
| Embarque oficial | 294.487 | 0 | 0 | 294.487 |
| Terminal San Nicolás | 190.642 | 0 | 0 | 190.642 |
| | | | | |
| 2006 | | | | |
| Embarque oficial | 217.773 | 0 | 0 | 217.773 |
| Terminal San Nicolás | 172.563 | 0 | 0 | 172.563 |
| Totales San Nicolás | 390.336 | 0 | 0 | 390.336 |
| | | | | |
| 2007 | | | | |
| Embarque oficial | 73.600 | 0 | 0 | 73.600 |
| Terminal San Nicolás | 191.300 | 0 | 0 | 191.300 |
| Totales San Nicolás | 264.900 | 0 | 0 | 264.900 |
| | | | | |
| 2008 | | | | |
| Embarque oficial | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Terminal San Nicolás | 189.103 | 0 | 0 | 189.103 |
| Totales San Nicolás | 189.103 | 0 | 0 | 189.103 |
| | | | | |
| 2009 | | | | |
| Embarque oficial | 49.000 | 0 | 0 | 49.000 |
| Terminal San Nicolás | 83.200 | 0 | 0 | 83.200 |
| Totales San Nicolás | 132.280 | 0 | 0 | 132.280 |
| | | | | |
| 2010 | | | | |
| Embarque oficial | 273.246 | 0 | 0 | 273.246 |
| Totales San Nicolás | 273.246 | 0 | 0 | 273.246 |
| | | | | |
| 2011 | | | | |
| Terminal San Nicolás | 153.321 | 0 | 0 | 153.221 |
| Totales San Nicolás | 153.321 | 0 | 0 | 153.221 |
| | | | | |
| 2012 | | | | |
| Terminal San Nicolás | 204.064 | 0 | 0 | 204.064 |
| Totales San Nicolás | 204.064 | 0 | 0 | 204.064 |
| | | | | |
| 2013 | | | | |
| Terminal San Nicolás | 345.665 | 0 | 0 | 345.665 |
| Totales San Nicolás | 345.665 | 0 | 0 | 345.665 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2014 | | | | |
| Servicios Portuarios | 126.015 | 0 | 0 | 126.015 |
| Terminal San Nicolás | 19.072 | 0 | 0 | 19.072 |
| Totales San Nicolás | 145.087 | 0 | 0 | 145.087 |
| | | | | |
| 2015 | | | | |
| Terminal San Nicolás | 111.911 | 0 | 0 | 111.911 |
| Totales San Nicolás | 111.911 | 0 | 0 | 111.911 |
| | | | | |
| 2016 | | | | |
| Terminal San Nicolás | 101.485 | 0 | 0 | 101.485 |
| Totales San Nicolás | 101.485 | 0 | 0 | 101.485 |
| | | | | |
| 2017 | | | | |
| Servicios Portuarios | 28.380 | 0 | 0 | 28.380 |
| Totales San Nicolás | 28.380 | 0 | 0 | 28.380 |
| | | | | |
| 2018 | | | | |
| Servicios Portuarios | 50.000 | 0 | 0 | 50.000 |
| Totales San Nicolás | 50.000 | 0 | 0 | 50.000 |
| | | | | |
| fuente http://www.camarapuertos.com.ar/estadisticas | | | | |

Consecuentemente fue disminuyendo los índices de pobreza y el desempleo. *"El salario mínimo que en 2002 era de $360 se elevó a $1240 en el 2007. Las reservas internacionales pasaron de U$S 14.000 millones en el 2003 a más de U$S 47.000 millones en el 2007. Desde el principio del Gobierno de Néstor Kirchner, el papel del Estado en la economía se amplió en relación al que tenía durante el gobierno de Carlos Menem. Esto se vio en la estatización de Aerolíneas Argentinas, Correo Argentino, Astillero Río Santiago y la creación de ENARSA y de Agua y Saneamientos Argentinos. Desde 2003 a 2007 el país registró una fase de crecimiento económico con tasas que oscilaron en torno al 9 % (8.8 % en 2003, 9 % en 2004, 9.2 % en 2005, 8.5 % en 2006, 8.7 % en 2007, 6.8 % en 2008".*[149]

En el 2007 el Gobernador Bonaerense era Daniel Scioli (2007-2011) y el Intendente Municipal de San Nicolás, el Farm. Marcelo Carignani.

Con respecto a la seguridad del movimiento e instalaciones portuarias, hay que decir que a nivel mundial, desde 1850 a raíz del dinamismo que tomaban las transacciones comerciales marítimas, se desarrollaron una serie de acuerdos entre países, con respecto principalmente a las normas que debían respetar los buques al atracar en ciertos puertos. Pero era tan basta la amplitud, de los mismos, que se hacía imperioso organizar un patrón o común denominador que estableciera o fijara las normas que debían observar para facilitar el tráfico y comercio internacional portuario.

La Liga de las Naciones surgida luego de la 1ra Guerra Mundial se sumó a este esfuerzo, pero no fue

[149] Crecimiento económico de la Argentina, según la CEPAL Ver https://www.cepal.org/es/publications

hasta que surgiera la Organización de las Naciones Unidas ONU (1948) cuando estas esperanzas se tradujeran en realidades. Así fue como se adoptó un convenio en el cual se instituyó formalmente la Organización Marítima Internacional (OMI) reuniéndose por primera vez en 1959. Los objetivos que se establecieron fueron entre otros *"Deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las practicas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques"*.[150]

De esa forma varias naciones redactan un plan de acción para que esta organización estuviera por encima de las mismas y pudiera elaborar normas para el transporte marítimo mundial y que debían adoptarse en lo inmediato, y así comenzó por parte de los países más desarrollados, derribando las propias leyes marítimas que tenía cada nación y que se encargaban de la seguridad de las operaciones, la cuales en algunas jurisdicciones eran más estrictas que otros. Conforme pasaron los años, se realizaron algunas tareas normativas tendientes a facilitar las líneas de cargas y el transporte de algunas mercancías peligrosas, como así también revisar y unificar el sistema de medición del arqueo de los buques. En la primera década del 2000, surgen nuevos convenios que se referían al medio marino, sistemas anticrustantes, gestión del agua de lastre y reciclaje de buques entre otros.

Mientras tanto, la seguridad de las instalaciones portuarias estaba a cargo del personal de Prefectura Naval, principalmente de aquellos que habiendo cumplido sus guardias reglamentarias, prestaban un servicio adicional ante las autoridades portuarias. El incremento también del tráfico comercial, impulsó la aparición de la figura del sereno marítimo, encargado sobre la rambla del paso de personas autorizadas a los buques que atracaban. Eran personas contratadas por agencias marítimas, y conformaban un listado autorizado por Prefectura Naval.

Pero fue precisamente el episodio del ataque a las torres gemelas en Estados Unidos (11/09/2001) lo que potencializó la atención en la seguridad marítima y en Julio del 2004 entró en vigencia un nuevo régimen de seguridad integral para al transporte marítimo internacional *"incluido el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), que cobró carácter obligatorio en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas en 2002"*.

Al suscribir nuestro país estas medidas, se cerraron los puertos al libre tránsito de las personas que los visitaban con fines recreativos principalmente los fines de semana, paseando y recorriendo las instalaciones sin ningún tipo control. Se tomaron fuertes medidas de seguridad amparadas en la legislación internacional vigente y la seguridad y protección de las instalaciones del Puerto de San Nicolás quedaron a cargo de la empresa Probyp S.A que comienza a operar el 22 de Diciembre del 2003.

Probyp S.A es una Organización de Protección Reconocida PROBYP S.A. líder en protección integral portuaria. Habilitada desde el año 2004 mediante certificado de inscripción emitido por la Prefectura Naval Argentina con el Registro Matriz N° 08 y en la Organización Marítima Internacional (OMI)[151]. La empresa diseñó un Plan de Auditorías acorde al Código PBIP, *"mediante el uso de la metodología de las normas ISO, de excelentes resultados en la práctica."* Cuenta con la Dirección Técnica del Prefecto Principal (RE) Oscar Elvio Correas, Licenciado en Seguridad Marítima con especialidad en Puertos y Fronteras, *"acompañado por un plantel de Oficiales de Protección con amplio manejo de las normas*

[150] Página web de la Organización Marítima Internacional
http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx
[151] información en http://www.probypsa.com.ar/servicios/OPR

*nacionales e internacionales y más de 30 años de experiencia en el ámbito marítimo y portuario, lo cual nos permite brindar servicios integrales acorde lo exigen las normas nacionales e internacionales."*[152]

*"En el período 2003-2007, la industria argentina creció a un promedio anual del 10,3 % en términos del Índice de Volumen Físico (IVF), acompañando la dinámica de la economía en su conjunto. La persistencia del avance del sector manufacturero constituye una característica que sobresale en relación a otros períodos de crecimiento industrial."*[153]

**Cuadro 1**

**Argentina. Indicadores económicos Porcientos e incrementos anuales**

| Periodo | PIB (% anual) | Inversión bruta fija (% PIB) | Ahorro nacional (% PIB) | Productividad del trabajo (% anual)[a] | Exportac (% anual) | Deuda externa (% PIB) [b] |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2003-2005 [b] | 9.0 | 17.3 | 21.6 | 3.0 | 16.0 | 131.6 |
| 2006-2008 [b] | 8.0 | 23.6 | 24.1 | 5.0 | 20.2 | 38.7 |
| 2009 (crisis internacional) | 0.9 | -21.2 | 24.9 * | S.D. | -20.5 | 38.2 |
| 2010 | 9.2 | 23.4 | S.D | S.D. | 24.0 | 39.0 |

Notas: [a] Industria manufacturera; [b] Promedios anteriores y posteriores a 2006. 2006 = 62.1%.

Fuentes: CEPAL (2010 y 2011), INDEC y Marshall (2001) para productividad.

El puerto tiene un período de mucha actividad entre 2010 y 2014. Sin embargo se sostiene en general, que se realizaron pocas inversiones en infraestructura y capacitación.

| **Movimientos** | | **Años 2010** | **Años 2009** | **Años 2008** | **Variación %** |
|---|---|---|---|---|---|
| Mercadería en tn | | 6.323.587 | 2.075.986 | 2.548.401 | 205 |
| Buques | | 1.812 | 603 | 656 | 200,5 |
| Buques TRN | | 3.373.550 | 1.540.257 | 1.736.115 | 119 |

*Tabla Nº 52 Fuente: Anuario Marítimo Argentino*

[152] Cfr sitio web ant.
[153] Panorama del sector industrial. Artículo publicado en el sitio web CEP.gov.ar .

Puede observarse en estos tres años, la disminución de buques y por ende de toneladas del 2008 y el 2009 como así también el fuerte impulso que toma al 2010, aumentando más del doble la cantidad de buques y triplicando el tonelaje.

Para 2010 la jurisdicción portuaria *"ocupa, unas 79 Ha, con un frente al Río Paraná de 1.200 mts. de los cuales 781 mts. corresponden al frente de atraque propiamente dicho, donde se disponen el muelle de elevación de granos y el de cargas generales. Con respecto a la jurisdicción portuaria, la misma se halla con parte de sus predios concesionados, bajo el régimen de arrendamiento normado por el decreto 2773/94 y/o Resolución 185/2007, a diversas empresas ligadas a la carga operada por el puerto, ya sea como titulares de la misma o como operadores habilitados para la prestación de servicios portuarios, mientras que el sector operativo se encuentra bajo el Régimen de Zona Primaria Aduanera."*[154]

*"Durante la primera década del siglo el comercio exterior argentino mostró un comportamiento dinámico, acorde con la evolución del comercio mundial y la expansión económica de sus principales socios comerciales. Al tiempo que creció significativamente la participación en el nivel de actividad de la economía, el cambio más significativo desde el punto de vista macroeconómico quizás fue el aporte del saldo de bienes y servicios para el logro de superávit en la cuenta corriente de la balanza de pagos permitiendo que, a diferencia de las décadas anteriores, la economía argentina pueda crecer sin generar desequilibrios en el sector externo. Si bien los precios de los productos básicos que exporta la Argentina, significativamente más altos que en las décadas previas, jugaron un rol importante en el sostenimiento del superávit externo, los precios de las exportaciones argentinas crecieron por debajo del promedio mundial y de la región latinoamericana. En cambio, el crecimiento de los volúmenes exportados prácticamente duplicó al de la región y también fue superior al que registró la economía mundial."*[155]

Para 2011 en el sector llamado "Puerto Nuevo" opera activamente bajo su jurisdicción la Administración Portuaria Bonaerense (APBA); parte del antiguo puerto fue concesionado a la empresa CASPORT[156] por la Central Térmica de San Nicolás (CTSN) y el de aguas profundas se habilitó en 1999 como "privado", exclusivo de la empresa Siderar S.A.I.C. (ex Somisa), y conocido como Puerto Ingeniero Buitrago que ya existía desde antes.

El Gobernador de la Provincia de Buenos Aires era Daniel Scioli (2011-2015) y el Intendente Municipal, el Dr. Ismael Passaglia (2011-2017).

El Anuario Marítimo Argentino, nos brinda información sobre la marcha de la operatoria portuaria hasta entonces. Dicen sus páginas disponibles en internet:

*"La operación del puerto de San Nicolás se apoya en dos sectores principales:*

[154] Referencia aportada por un escrito del ex Delegado del Puerto de San Nicolás Luís Herrera, gentileza de su hija Micaela.
[155] Evolución del comercio exterior argentino en la última década: origen, destino y composición. Artículo de Daniel Berrettoni y Mariangeles Polonsky. Centro de Economía Internacional- Ministerio de Relaciones Exteriores- Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. http://www.cei.gob.ar/
[156] Nota del autor: "A partir de 1 enero de 2005 CASPORT S.A. ha sido adjudicada en forma exclusiva para la operación de las instalaciones del Puerto de Central Térmica San Nicolás CTSN Aes Alicura S.A., el cual cuenta con la habilitación para uso industrial y comercial a través del decreto N° 1.013 del 9 de Septiembre de 2004 del Poder Ejecutivo Nacional. El mismo se encuentra lindante con el Puerto Nuevo de San Nicolás. Puerto Certificado en julio de 2004 bajo el código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), que lo habilita a operar sin limitaciones con barcos internacionales" Fuente http://www.casport.com.ar/historia.aspx

*1- Instalaciones para la operatoria con mercaderías generales, grandes, sólidos y líquidos.*
*2-Recepción, almacenamiento y embarque de cereales.*

*El Puerto de San Nicolás –manifiesta el escrito- se ubica en el km 343 del Rio Paraná a 34 millas de Rosario y a 152 de Buenos Aires vía Canal Mitre o 118 vía Martín García. El tráfico principal es: mineral de hierro, acero, combustibles, cereales, carbón mineral y fertilizantes. En cuanto a su infraestructura dice: "Canal de acceso; está en el cauce principal del Río Paraná a 32 pies de calado, superficie y longitud de su frente sobre el río. Cuenta con setenta y dos hectáreas dónde existen instalaciones de diversas concesionarias y su frente de atraque sobre el río es de 900 metros".*

Otra información importante es la relacionada a las operaciones. *"En sus muelles se realizan las siguientes operaciones:*

*Importación: Butil acrilato, otil acrilato, Uan, Nitrato de Amonio, magnesio, cromo, bauxita, magnesita, chapas en bobinas, palanquillas, fertilizantes, carbón mineral y mineral de hierro (quien recorra el puerto se encontrará con montañas de minerales de importación o exportación a la espera de su posterior transporte hacia el exterior o al mercado interno).*

*Exportación: cereales, zinc, alambrón, azúcar, palanquillas, carbón residual de petróleo, chapas en bobinas, alcohol de melaza, etc. También hay 2 balanzas fiscales para camiones. Posee una amplia playa para albergar camiones. Entre las muchas empresas que operan este puerto podemos mencionar a Aceitera Gral. Deheza, Acindar, Aguila, Carbometal. Corborundum, Cerámica Industrial, Avellaneda, Cursabrás, Esso, Fiplasto, Grefar, Indo, Ind. Sid. Grassi, Larninfer, La Plata Cereal, Loma Negra, Nidera Argentina, Possehl Inc., Pamsa, Refractarios Argentinos, Resinflor, Metanol, Siderca, YPF, Minera Río Tinto, etc."*

Con respecto a los accesos: *"Carreteros: directos, sin atravesar la ciudad a través de la autopista Buenos Aires- Santa Fe y la ruta nacional 188 cuyo kilómetro cero se encuentra en el mismo muelle y llega hasta General Alvear, en Mendoza. Ferroviarios: el ferrocarril llega hasta el pie de las grúas pórtico sobre el muelle. Tiene acceso directo la empresa NCA. ALL, Ferro Expreso Pampeano y Ferrosur. Cuenta con una parrilla de maniobras de cinco km de longitud".*

Además detalla algunas de las inversiones en el lugar: *"existen plantas para el almacenaje de alcohol de melaza y productos químicos, para la recepción, almacenaje y embarque de cereales, depósito fiscal y plazoleta para minerales, recepción, almacenaje y despacho de fertilizantes sólidos y líquidos y un sector arenero con silos y piletas. Capacidad de almacenaje de granel sólidos es superior a las 300 mil toneladas base mono producto, considerando un peso específico de una tonelada por metro cúbico, instalaciones gráneles sólidos y líquidos".*

Por otro lado confirma la información sobre su estructura: *"Muelle de hormigón armado de 537 metros de frente por 40 metros de ancho. Con instalaciones de iluminación, provisión de agua potable a buques y vías férreas de trocha ancha. Plazoleta ubicada a espaldas del muelle cuenta con una superficie aproximada de 3.6 toneladas iluminadas, utilizada fundamentalmente para el depósito de minerales. Balanza de camiones, capacidad de 80 y 100 toneladas. "La Terminal Portuaria tiene una capacidad de*

*almacenaje de 45.000 tn de fertilizantes sólidos, en tres domos de 15 tn c/u y 22.500 tn de fertilizantes líquidos, en dos tanques de 12.780 c/u. "Terminal Puerto San Nicolás S.A. posee capacidad de almacenaje de 21.000 (base trigo) distribuida en cuatro silos con una capacidad de recepción de 500 tn/h y 1.000 tn/h de embarque. PAMSA (productora de alcohol) posee una capacidad de almacenaje de 25.560 m3 y de 400 m3/h para recepción de embarque. Ponal Servicios Portuarios S.A- Ha sido concebida como una empresa cuyo objetivo motor es el de ofrecer soluciones globales a las necesidades logísticas portuarias de sus clientes.*

*PROFERTIL S.A.*[157] *Efectúa la operatoria de descarga a través de una cinta transportadora desde el muelle Puerto Nuevo a la planta de fertilizantes sólidos con una capacidad de 500 tn/h y fertilizante líquido con una capacidad de 6 kgrs de presión, esta terminal permite la mayor velocidad de descarga de buques y al mismo tiempo el máximo resguardo de calidad en el manipuleo y almacenaje de fertilizante. El Puerto de San Nicolás cuenta con la siguiente infraestructura propia, Celda de almacenamiento para grandes sólidos con capacidad de 45.000 toneladas, depósito fiscal y general, Plazoleta Fiscal y General, Balanza Fiscal para camiones, Playa de descarga ferroviaria. Asimismo presta una amplia gama de servicios como: Pesaje Fiscal rodoviario y ferroviario, Depósito y almacenamiento de graneles y bultos, servicio de embolsado y palletisado. Preparado y embolsado de mezclas (fertilizantes) Logística portuaria.*

Otro aspecto interesante de la publicación del 2011, hace hincapié en que *"Esta terminal se encuentre comunicada a la red ferroviaria nacional (NCA. BAP. F.C. Belgrano, Mesopotámico y Ferroexpreso Pampeano), puesto que las mismas tienen acceso directo a las instalaciones, P.A.M.S.A (Productores Alcohol de Melaza Sociedad Anónima).*

*"Opera con el tendido de tuberías al muelle Puerto Nuevo, a través de un oleoducto y bica para operaciones de carga y/o descarga de alcohol o derivados de hidrocarburo con una capacidad de almacenajes en doce tanques de 25.560 metros cúbicos , medio por el cual efectúa el movimiento de los productos mencionados, con una capacidad de embarque de 400 metros cúbicos por hora, se instaló un tendido de tuberías de acero inoxidable con la finalidad de transportar Acrilato de Butilo y Acrilato de Etilo a tres (3) tanques de 350.000 lts de almacenaje c/u, estos cuentan con un sistema rotativo de inhibidores por demanda interna, con sensores de alarma, contando el mismo con siete (7) equipos autónomos de gravedad, con un grupo electrógeno de 380 Watts".*

Y con respecto al Elevador de Granos nos informa que posee un *"Frente de atraque, tiene una longitud de 225 metros que permite operar con buques tipo Panamzx con calados y condiciones de amarre y zarpado similares al anterior. Capacidad de almacenaje de 12.500 toneladas y de carga de 1.500 toneladas/hora nominales. Se encuentra conectado por una cinta transportadora elevada fija a otro elevador que cuenta con una capacidad de 55 mil toneladas".*

[157] NOTA DEL AUTOR: PROFERTIL inaugura su planta en San Nicolás el 12 de Mayo de 1998.

| | IMPORTACION | EXPORTACION | REMOV | TRANSITO | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| **2008** | 1.235.009 | 268.040 | 234.150 | 810.180 | **2.547.379** |
| **2009** | 679.984 | 325.387 | 205.078 | 865.537 | **2.075.986** |
| **2010** | 1.521.028 | 402.650 | 273.782 | 4.082.434 | **6.279.894** |
| **2011** | 1.887.631 | 342.079 | 433.083 | 3.111.238 | **5.774.031** |
| **2012** | 1.263.000 | 413.832 | 389.826 | 3.055.347 | **5.122.005** |
| **2013** | 1.341.231 | 688.156 | 387.240 | 3.255.699 | **5.672.326** |
| **2014** | 1.281.287 | 257.898 | 318.137 | 2.988.721 | **4.846.043** |
| **2015** | 1.029.817 | 269.672 | 309.272 | 1.763.663 | **3.372.424** |
| **2016** | 1.454.588 | 250.462 | 387.954 | 620.905 | **2.713.909** |
| **2017** | 1.621.493 | 265.131 | 460.429 | 314.616 | **2.661.669** |

*Tabla Nº 53 -Fuente Puerto San Nicolás*

De la tabla anterior puede observarse que salvo el año 2008 dónde las importaciones fueron mayores que las exportaciones, luego hasta el 2017, el camino fue inverso. El puerto pasó a convertirse en un instrumento que dio ingreso grandes cantidades de toneladas de productos importados (principalmente materias primas industriales) para el cordón de empresas de su hinterland. Además el 2017 muestra el record, en relación a los años anteriores. También desde el 30 de Junio del 2008 comenzó a operar en las instalaciones portuarias la empresa Ultra logística Servicios (Empresa de Transporte y Logística).

Para el 2017 la Gobernadora era María Eugenia Vidal (2015-2019) y el Intendente Municipal, interino primero y luego electo (2019-2023) el Ctdor. Manuel Passaglia. En los últimos años y meses previos a la nueva figura que pasará a administrar el Puerto de San Nicolás, *"el canal de acceso tiene una longitud de 1200 metros aproximadamente con un ancho de solera de 250 metros. El muelle tiene 537 metros divididos en dos partes una de 287 metros y otra de 250 metros por 40 metros de ancho. Con respecto a los Elevadores la capacidad total de almacenamiento alcanza las 66.720 toneladas medidas en base a trigo sobre un peso específico de 0.800 grs por m3, y se halla dispuesta sobre dos sectores a saber: Elevador Principal: compuesto por 12 silos, y 6 con un total de 13.680 toneladas de almacenamiento. Ex Alcoholera: Organizado en 108 silos de distintas capacidades, con un almacenaje total de 53.040 toneladas. En relación a la Recepción: Dispone de dos playas de estacionamiento para espera de camiones, que sirven independientemente una a cada cuerpo de silos, distribuidas la de 120 camiones de capacidad corresponde al silo de la Ex Alcoholera, mientras que la situada en el elevador principal tiene una capacidad de 300 camiones, disponiendo para su descarga de 4 plataformas hidráulicas provistas de dos basculas electrónicas, con una recepción de 1400 toneladas/horas, mientras que en el primer caso se hace a través de 2 tolvas bajo rejilla existiendo dos plataformas volcadoras adicionales. El pesaje se hace con dos básculas electrónicas de 80 toneladas c/u. Posee instalaciones adecuadas para la toma de muestras (Calada) bajo tinglado, siendo la misma para los dos sectores. Conservación: La operación de acondicionamiento de mercaderías se puede efectuar mediante fumigación, ventilación, zarandeo etc, controlándose permanentemente las condiciones de la mercadería a través de termómetros, humedímetro etc. Operaciones: El ensilaje en los elevadores principales se realiza mediante la utilización de tres líneas de cintas de 900 toneladas/horas c/u ubicada sobre los silos, mientras que para el vaciado se utiliza un sistema similar dispuesto en el sector bajo silos, con tres líneas de cintas de 1200 toneladas/hora de capacidad cada una, y la elevación del cereal se produce con un sistema de norias de 700, 800, 90 y 1200 toneladas/horas respectivamente. Mientras que en el sector ex alcoholera, para las*

*operaciones de recepción existen dos norias de 125 toneladas/horas y dos de 35 toneladas/horas abastecidas por reddlers de igual capacidad, cuenta además con una noria externa de 90 tn/hs alimentada por una cinta de similar capacidad. Para la operación de embarque o transile, la extracción se produce bajo silo mediante la utilización de tres transportadores a cadena de 350 Toneladas/horas cada uno y dos norias de 35 toneladas/hora cada una. Embarque: La elevación para la carga se realiza mediante dos norias de 1.200 toneladas/hora, una noria de 900 toneladas/horas de transferencia entre elevadores mas una de 800 toneladas/hs y otra de 700. El transporte horizontal de la mercadería se efectúa por medio de las dos cintas transportadoras de 1200 toneladas/horas c/u, ubicadas en el edificio de manipuleo que vuelcan a su vez en dos cintas transportadoras de similar capacidad, ubicadas en la galería de embarque abasteciendo los caños cargadores. Esta Galería de embarque tiene una longitud de 125 metros, y una altura de 35 metros contando con seis caños telescópicos, pudiendo utilizar dos caños en simultáneo. El diseño del sistema, permite la operación independiente o simultánea de cada uno de los elevadores como así también la carga en directo desde camión. Se realiza sobre un muelle de 220 metros de largo por un ancho de 20 metros donde se hallan dispuestas torres de elevación que embarcan los cereales. Con respecto al utilaje, se cuenta con 3 grúas Ganz de 20 toneladas de poder, de las cuales 2 se hallan fuera de servicio, 2 grúas Ganz de 27 toneladas, una sola operativa y se recibirán como se leerá a continuación dos grúas a posteriori de la conformación del consorcio. "Además se cuenta con 3 Grampas almeja de 6 m3 aptas para graneles livianos, 3 Grampas almeja de 2,5 m3 reforzadas para movimientos de graneles pesados, 5 Grampas tipo Pulpos de 1,5 m3 de capacidad para la manipulación de mercaderías sin formas, chatarras, arrabio etc., 2 Grampas de 10 m3 para graneles livianos, 1 Grampa de 8 m3 para graneles livianos. 2 Grampas para graneles pesados de 4,5 m3, una motoestibadora de 7 tns Hyster, no se halla apta para operaciones las vías están pero requieren de una reparación integral. Hay además 2 platos de balanza para camiones de 80 toneladas y dos más en sector norte sin habilitar porque le falta completar las instalaciones existen además una serie de tractores que se utilizan para mantenimiento. Las defensas de muelle, que protegen a la obra de arte del sector Norte, son del tipo trapezoidal moldeada en una sola pieza de goma, amuradas al frente mediante tornillos de anclaje, el Sector Sur tiene defensas con placa de desgaste, el Muelle del Elevador Defensas similares"*[158]

| MOVIMIENTO GENERAL DE MERCADERÍAS por PRODUCTOS 2001 AL 2015 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CEREALES y AGRODERIVADOS | COMBUSTIBLES y QUIMICOS | FERTILIZANTES | MINERALES | PROD. SIDERURGICOS | CARGA GENERAL | TOTAL |
| 2001 | 327.240 | 57.850 | 479.817 | 105.216 | 175.179 | | 1.145.302 |
| 2002 | 659.923 | 67.472 | 387.295 | 67.032 | 31.046 | 43.744 | 1.256.512 |
| 2003 | 783.893 | 41.644 | 663.453 | 592.708 | 71.588 | | 2.153.286 |
| 2004 | 396.393 | 44.567 | 774.186 | 1.097.564 | 136.738 | | 2.449.448 |
| 2005 | 669.414 | 53.103 | 816.964 | 935.861 | 84.480 | 1.470 | 2.561.292 |
| 2006 | 445.227 | 68.809 | 969.401 | 1.068.133 | 118.074 | 0 | 2.669.644 |
| 2007 | 265.093 | 141.102 | 1.405.338 | 1.328.997 | 133.902 | 244 | 3.274.676 |
| 2008 | 197.273 | 202.420 | 1.054.922 | 878.727 | 212.035 | 0 | 2.545.377 |
| 2009 | 143.566 | 271.537 | 775.271 | 783.666 | 89.604 | 12.342 | 2.075.986 |
| 2010 | 251.688 | 311.397 | 1.299.455 | 4.152.371 | 116.803 | 141.975 | 6.273.689 |
| 2011 | 284.617 | 395.033 | 1.499.206 | 3.170.614 | 286.107 | 138.454 | 5.774.031 |
| 2012 | 332.168 | 274.060 | 1.205.334 | 2.916.496 | 287.263 | 129.604 | 5.144.925 |
| 2013 | 611.916 | 289.056 | 1.138.580 | 3.266.707 | 270.775 | 95.292 | 5.672.326 |
| 2014 | 196.313 | 217.424 | 1.185.834 | 2.969.934 | 181.173 | 95.365 | 4.846.043 |
| 2015 | 180.107 | 169.326 | 893.120 | 1.857.953 | 158.597 | 113.321 | 3.372.424 |

*Tabla N° 54*

[158] Cfr CECCHI Edgardo Bib.op.cit.

En relación a lo expuesto en la Tabla Nº 54, se podrá observar además de las clásicas fluctuaciones en el volumen, la fuerte influencia que tienen en el movimiento portuario, los fertilizantes y los minerales. Respecto al primero de estos productos hay que decir que desde 1961 hasta el 2013 el consumo mundial de fertilizantes se incrementó a una tasa anual del 3,3%. En la Argentina y especialmente en la Región Pampeana tradicionalmente el trabajo agrícola se realizó a lo largo de algo más de un siglo, aprovechando los nutrientes del suelo, es decir mediante la fertilidad natural sin necesidad de fertilizantes químicos. Esto habría ocurrido hasta principios de la década de 1960. Durante esta etapa también existía un sistema de producción mixto agrícola ganadero, que tendía a recomponer los nutrientes del suelo. Luego de 1976 comienza principalmente en el sur santafesino y norte de Buenos Aires, el cultivo de soja. Esto último se acentúa durante la década del 80' abandonándose la alternancia agrícola ganadera. Se produce un deterioro de los suelos por el desbalance entre la extracción de los nutrientes por parte de las cosechas y la reposición por una fertilización natural. La siembra directa, convirtió a los campos en un factor de producción de 385 días, y la rotación de cultivos (que no todos respetaron para que el suelo pueda recuperar los nutrientes que se van con la producción anterior) en muchas oportunidades no era observada produciendo graves consecuencias en los campos que optaron por el monocultivo de soja. Por otro lado, se incorporaron extensas parcelas de tierras, antes dedicadas a la ganadería o abandonadas por improductivas. En consecuencia comenzó la utilización cada vez mayor de fertilizantes no naturales. De esta manera el uso de esos productos se expandió tremendamente y repercute en los movimientos portuarios, particularmente de aquellos puertos como San Nicolás y San Lorenzo. Para el 2013, los fertilizantes importados que representaban entre el 55%  y 60% del consumo anual de esos años, ingresaron al país por los puertos del litoral: San Lorenzo (incluye Puerto Gral. San Martin y Timbúes) y Rosario en Santa Fe, San Nicolás, Necochea y Bahía Blanca en Buenos Aires.[159]

| | | |
|---|---|---|
| FERTIMAX | GRI CALVIÑO | GUN VOR |
| HELM | HOLCIM | LARTIRIGOYEN |
| LDC | LDC PARAGUAY | LOMA NEGRA |
| LYCSA | MAIIOCCO | MOLCA |
| NAVAS | NEXUS AGRI | NIDERA |
| NUTRIEN | NUTRITERRA | NYNAS |
| PROFERTIL | PTP | ROYO |
| SAMSA | SIDERAR | SIPAR |
| TECNOMYL | VETORIAL | VICENTIN |
| YARA | YPF | |

*Tabla Nº 55 Consignatarios de Mercaderías que operaron que el Puerto San Nicolás (2018)*

[159] GARCÍA O. Fernando y GONZÁLEZ SAN JUAN María F. **CONSUMO DE FERTILIZANTES EN LA ARGENTINA Y EN EL MUNDO** http://lacs.ipni.net/

*Imagen Nº 47 Elevador del Puerto San Nicolás –Gentileza de Edgardo Cecchi*

*Imagen Nº 48- Puerto San Nicolás en los últimos años- Gentileza de Oscar Correas*

| Movimiento portuario Año 2016 Puerto San Nicolás | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **2016** | **Trimestre** | **Tipo de operación** | **Rubro** | **Toneladas** |
| 2016 | 1er Trimestre | Cabotaje Entrado | Arena | 14.307 |
| 2016 | 1er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 96.059 |
| 2016 | 1er Trimestre | Exportación | Aceites | 5.500 |
| 2016 | 1er Trimestre | Exportación | Combustibles | 4.609 |
| 2016 | 1er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 5.500 |
| 2016 | 1er Trimestre | Exportación | Granos | 67.035 |
| 2016 | 1er Trimestre | Exportación | Químicos | 5.832 |
| 2016 | 1er Trimestre | Importación | Aceites | 1.951 |
| 2016 | 1er Trimestre | Importación | Combustibles | 27.731 |
| 2016 | 1er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 107.377 |
| 2016 | 1er Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 67.880 |
| 2016 | 1er Trimestre | Importación | Minerales | 3.014 |
| 2016 | 1er Trimestre | Importación | Otros | 3.011 |
| 2016 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 10.724 |
| 2016 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 32.226 |
| 2016 | 2do Trimestre | Cabotaje Entrado | Arena | 14.820 |
| 2016 | 2do Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 19.315 |
| 2016 | 2do Trimestre | Cabotaje Entrado | Otros | 75 |
| 2016 | 2do Trimestre | Exportación | Combustibles | 21.355 |
| 2016 | 2do Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 23.403 |
| 2016 | 2do Trimestre | Exportación | Granos | 69.700 |
| 2016 | 2do Trimestre | Exportación | Industriales | 5.845 |
| 2016 | 2do Trimestre | Importación | Aceites | 1.900 |
| 2016 | 2do Trimestre | Importación | Combustibles | 34.097 |
| 2016 | 2do Trimestre | Importación | Derivados del Petróleo | 33.000 |
| 2016 | 2do Trimestre | Importación | Fertilizantes | 223.066 |
| 2016 | 2do Trimestre | Importación | Industriales | 19.350 |
| 2016 | 2do Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 46.938 |
| 2016 | 2do Trimestre | Importación | Otros | 4.904 |
| 2016 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 39.553 |
| 2016 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 78.632 |
| 2016 | 3er Trimestre | Cabotaje Entrado | Combustibles | 61.051 |
| 2016 | 3er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 119.519 |
| 2016 | 3er Trimestre | Exportación | Aceites | 3.350 |
| 2016 | 3er Trimestre | Exportación | Combustibles | 9.990 |
| 2016 | 3er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 5.726 |
| 2016 | 3er Trimestre | Exportación | Químicos | 5.627 |
| 2016 | 3er Trimestre | Importación | Aceites | 1.671 |
| 2016 | 3er Trimestre | Importación | Combustibles | 129.243 |
| 2016 | 3er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 405.123 |
| 2016 | 3er Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 10.260 |
| 2016 | 3er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 189.099 |
| 2016 | 3er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 9.026 |
| 2016 | 4to Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 112.869 |
| 2016 | 4to Trimestre | Exportación | Aceites | 5.100 |
| 2016 | 4to Trimestre | Exportación | Combustibles | 5.890 |
| 2016 | 4to Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 5.999 |
| 2016 | 4to Trimestre | Importación | Aceites | 2.924 |
| 2016 | 4to Trimestre | Importación | Combustibles | 67.604 |
| 2016 | 4to Trimestre | Importación | Fertilizantes | 344.998 |
| 2016 | 4to Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 19.975 |
| 2016 | 4to Trimestre | Importación | Minerales | 7.942 |
| 2016 | 4to Trimestre | Importación | Químicos | 3.150 |
| 2016 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 13.397 |
| 2016 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 241.393 |
| 2016 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Minerales | 74.868 |

*Tabla Nº 56 – Datos Inéditos. Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación*

| Movimiento Portuario Año 2017 Puerto San Nicolás | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **2017** | **Trimestre** | **Tipo de operación** | **Rubro** | **Toneladas** |
| 2017 | 1er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 56.855 |
| 2017 | 1er Trimestre | Exportación | Aceites | 3.200 |
| 2017 | 1er Trimestre | Exportación | Combustibles | 27.491 |
| 2017 | 1er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 7.997 |
| 2017 | 1er Trimestre | Exportación | Metalúrgicos | 7.324 |
| 2017 | 1er Trimestre | Exportación | Químicos | 1.850 |
| 2017 | 1er Trimestre | Importación | Aceites | 1.200 |
| 2017 | 1er Trimestre | Importación | Combustibles | 12.568 |
| 2017 | 1er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 117.109 |
| 2017 | 1er Trimestre | Importación | Industriales | 77.455 |
| 2017 | 1er Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 23.537 |
| 2017 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 19.027 |
| 2017 | 2do Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 101.954 |
| 2017 | 2do Trimestre | Cabotaje Salido | Carga Proyecto | 418 |
| 2017 | 2do Trimestre | Exportación | Combustibles | 5.483 |
| 2017 | 2do Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 26.727 |
| 2017 | 2do Trimestre | Exportación | Granos | 90.448 |
| 2017 | 2do Trimestre | Exportación | Metalúrgicos | 14.567 |
| 2017 | 2do Trimestre | Importación | Aceites | 12.692 |
| 2017 | 2do Trimestre | Importación | Combustibles | 79.728 |
| 2017 | 2do Trimestre | Importación | Fertilizantes | 280.695 |
| 2017 | 2do Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 115.888 |
| 2017 | 2do Trimestre | Importación | Minerales | 3.167 |
| 2017 | 2do Trimestre | Importación | Químicos | 22.099 |
| 2017 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 109.649 |
| 2017 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 25.733 |
| 2017 | 3er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 100.073 |
| 2017 | 3er Trimestre | Cabotaje Salido | Carga Proyecto | 253 |
| 2017 | 3er Trimestre | Exportación | Aceites | 2.000 |
| 2017 | 3er Trimestre | Exportación | Combustibles | 14.137 |
| 2017 | 3er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 22.203 |
| 2017 | 3er Trimestre | Exportación | Metalúrgicos | 6.700 |
| 2017 | 3er Trimestre | Exportación | Químicos | 1.563 |
| 2017 | 3er Trimestre | Importación | Aceites | 1.300 |
| 2017 | 3er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 363.994 |
| 2017 | 3er Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 19.512 |
| 2017 | 3er Trimestre | Importación | Minerales | 2.483 |
| 2017 | 3er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 26.623 |
| 2017 | 3er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 125.234 |
| 2017 | 4to Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 94.283 |
| 2017 | 4to Trimestre | Cabotaje Salido | Carga Proyecto | 227 |
| 2017 | 4to Trimestre | Exportación | Aceites | 2.000 |
| 2017 | 4to Trimestre | Exportación | Combustibles | 7.767 |
| 2017 | 4to Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 15.647 |
| 2017 | 4to Trimestre | Importación | Aceites | 1.501 |
| 2017 | 4to Trimestre | Importación | Combustibles | 51.849 |
| 2017 | 4to Trimestre | Importación | Fertilizantes | 420.050 |
| 2017 | 4to Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 17.165 |
| 2017 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 32.840 |
| 2017 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 128.763 |

*Tabla Nª 57 Datos Inéditos. Fuente Ministerio de Transporte de la Nación*

| Movimiento portuario Año 2018 Puerto San Nicolás. | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **2018** | **Trimestre** | **Tipo de operación** | **Rubro** | **Toneladas** |
| 2018 | 1er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 68.388 |
| 2018 | 1er Trimestre | Exportación | Combustibles | 25.495 |
| 2018 | 1er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 16.040 |
| 2018 | 1er Trimestre | Exportación | Granos | 33.000 |
| 2018 | 1er Trimestre | Exportación | Químicos | 1.737 |
| 2018 | 1er Trimestre | Importación | Aceites | 2.580 |
| 2018 | 1er Trimestre | Importación | Combustibles | 59.667 |
| 2018 | 1er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 121.962 |
| 2018 | 1er Trimestre | Importación | Industriales | 64.316 |
| 2018 | 1er Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 50.142 |
| 2018 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 138.576 |
| 2018 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 7.523 |
| 2018 | 2do Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 27.763 |
| 2018 | 2do Trimestre | Exportación | Combustibles | 7.983 |
| 2018 | 2do Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 70.481 |
| 2018 | 2do Trimestre | Exportación | Granos | 7.998 |
| 2018 | 2do Trimestre | Importación | Aceites | 2.400 |
| 2018 | 2do Trimestre | Importación | Combustibles | 94.333 |
| 2018 | 2do Trimestre | Importación | Fertilizantes | 265.043 |
| 2018 | 2do Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 11.946 |
| 2018 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 42.774 |
| 2018 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 117.139 |
| 2018 | 3er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 37.959 |
| 2018 | 3er Trimestre | Exportación | Combustibles | 12.780 |
| 2018 | 3er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 27.094 |
| 2018 | 3er Trimestre | Exportación | Granos | 16.265 |
| 2018 | 3er Trimestre | Exportación | Químicos | 2.165 |
| 2018 | 3er Trimestre | Importación | Aceites | 1.453 |
| 2018 | 3er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 598.870 |
| 2018 | 3er Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 17.522 |
| 2018 | 3er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 22.633 |
| 2018 | 4to Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 54.402 |
| 2018 | 4to Trimestre | Cabotaje Salido | Fertilizantes | 6.681 |
| 2018 | 4to Trimestre | Exportación | Aceites | 1.500 |
| 2018 | 4to Trimestre | Exportación | Combustibles | 22.560 |
| 2018 | 4to Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 11.574 |
| 2018 | 4to Trimestre | Importación | Combustibles | 17.704 |
| 2018 | 4to Trimestre | Importación | Fertilizantes | 562.314 |
| 2018 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Carga Proyecto | 49 |
| 2018 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 139.348 |
| 2018 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Otros | 48 |

*Tabla Nº 58 Datos Inéditos. Fuente Ministerio de Transporte de la Nación*

| Movimiento portuario Año 2019 Puerto de San Nicolás. | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **2019** | **Trimestre** | **Tipo de operación** | **Rubro** | **Toneladas** |
| 2019 | 1er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 65.371 |
| 2019 | 1er Trimestre | Cabotaje Salido | Carga Proyecto | 386 |
| 2019 | 1er Trimestre | Exportación | Aceites | 3.000 |
| 2019 | 1er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 3.750 |
| 2019 | 1er Trimestre | Exportación | Granos | 31.366 |
| 2019 | 1er Trimestre | Exportación | Químicos | 1.873 |
| 2019 | 1er Trimestre | Importación | Aceites | 1.236 |
| 2019 | 1er Trimestre | Importación | Combustibles | 19.147 |
| 2019 | 1er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 119.120 |
| 2019 | 1er Trimestre | Importación | Metalúrgicos | 13.237 |
| 2019 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 24.616 |
| 2019 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 294.110 |
| 2019 | 1er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Combustibles | 27.116 |
| 2019 | 2do Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 30.522 |
| 2019 | 2do Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 25.885 |
| 2019 | 2do Trimestre | Importación | Aceites | 1.307 |
| 2019 | 2do Trimestre | Importación | Fertilizantes | 343.830 |
| 2019 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 92.577 |
| 2019 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 401.879 |
| 2019 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Minerales | 2.495 |
| 2019 | 2do Trimestre | Tránsito/Transbordo | Subproductos | 20.476 |
| 2019 | 3er Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 48.000 |
| 2019 | 3er Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 36.873 |
| 2019 | 3er Trimestre | Exportación | Metalúrgicos | 37.541 |
| 2019 | 3er Trimestre | Importación | Aceites | 1.600 |
| 2019 | 3er Trimestre | Importación | Fertilizantes | 538.301 |
| 2019 | 3er Trimestre | Importación | Otros | 229 |
| 2019 | 3er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 14.402 |
| 2019 | 3er Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 629.368 |
| 2019 | 4to Trimestre | Cabotaje Entrado | Fertilizantes | 50.235 |
| 2019 | 4to Trimestre | Exportación | Combustibles | 10.200 |
| 2019 | 4to Trimestre | Exportación | Fertilizantes | 4.498 |
| 2019 | 4to Trimestre | Exportación | Químicos | 10.225 |
| 2019 | 4to Trimestre | Importación | Aceites | 3.120 |
| 2019 | 4to Trimestre | Importación | Fertilizantes | 381.331 |
| 2019 | 4to Trimestre | Importación | Industriales | 32.106 |
| 2019 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Fertilizantes | 52.569 |
| 2019 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Industriales | 10.152 |
| 2019 | 4to Trimestre | Tránsito/Transbordo | Metalúrgicos | 304.473 |

*Tabla Nº 59 Datos Inéditos Fuente Ministerio de Transporte de la Nación*

El 6 de Marzo del 2019 se decreta la creación del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás. Sus considerandos manifiestan *"Que la provincia de Buenos Aires ha conformado la política de descentralización portuaria a través del Decreto Provincial Nº 1579/92 al sostener la necesidad de contar con planes reguladores que contemplen la administración de zonas comunes por consorcios y el otorgamiento de unidades portuarias en concesión; Que la Autoridad Portuaria ha trazado las acciones futuras priorizando el esfuerzo en coordinar y mejorar la competitividad de los puertos industriales y las terminales de carga en los aspectos vinculados al comercio exterior, la producción con valor agregado, la logística y el pleno empleo, de conformidad con la política portuaria trazada por las autoridades del Gobierno Nacional y Provincial; Que la Ley N° 11.206 estatuye que "la administración y explotación de los puertos bajo la jurisdicción provincial, se regirán por los términos del convenio objeto de la presente ratificación y por las normas reglamentarias que, en su consecuencia, dicte el Poder Ejecutivo Provincial" (art.2), estableciendo seguidamente que "sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán de aplicación en lo pertinente, las normas reglamentarias vigentes en el orden nacional, hasta la entrada en vigencia del régimen que establezca, en la especie el Poder Ejecutivo Provincial" (art.3); Que según lo establecido en el artículo 1° del Convenio de Transferencia ratificado por la citada Ley N° 11.206, se ha resuelto transferir a la Provincia de Buenos Aires la administración y explotación del Puerto de San Nicolás, entre otros; Que asimismo, el artículo 1° del Decreto N° 926/92 dispone aprobar, de conformidad con lo establecido en el artículo 15° del Convenio de Transferencia de Puertos Nación Provincia suscripto con fecha 12 de Junio de 1991 y ratificado por Ley Nº 11.206, la transferencia a favor de la Provincia de Buenos Aires de la administración y explotación del Puerto de San Nicolás, entre otros; Que la Ley Nº 11.414 de creación de los Consorcios de Gestión de los Puertos de Bahía Blanca y Quequén facultó al Poder Ejecutivo a la creación de entes similares sobre la base de los existentes; Que en virtud de lo establecido por las disposiciones normativas vigentes, en los términos precedentemente expuestos, corresponde concluir que el sistema de administración y explotación del Puerto de San Nicolás puede válidamente diseñarse y conformarse a través del dictado del pertinente acto administrativo por vía de decreto; Que la constitución de un Consorcio de Gestión y la forma de integración de su Directorio garantizarán la representación de los sectores involucrados en la actividad portuaria; esta participación de los usuarios en las decisiones referidas al quehacer portuario es de significativa importancia; Que se estima pertinente que el Directorio del Consorcio remita a los Organismos de Asesoramiento y Control un informe semestral escrito sobre la gestión social, incluyendo la información relevada por la Auditoría en ejercicio de las funciones conferidas por el artículo 31 del Estatuto del Consorcio cuya creación se propicia; Que han tomado intervención la Asesoría General de Gobierno, la Contaduría General de la Provincia y la Fiscalía de Estado; Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 144 -proemio- de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires; por lo expuesto la Gobernadora María Eugenia Vidal, decretó: "ARTÍCULO 1°. Crear el ente de derecho público no estatal "CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO DE SAN NICOLAS", que habrá de regirse por el Estatuto que como Anexo Único, incorporado en el documento GDEBA N° IF-2019-03911518-GDEBA-MPGP, forma parte integrante del presente. ARTÍCULO 2°. Disponer que el Consorcio creado en el artículo 1° administrará y aplicará el cuerpo tarifario vigente hasta que establezca su respectivo cuadro tarifario específico, previa aprobación de la autoridad portuaria. ARTÍCULO 3°. Establecer que los permisos de uso y las concesiones en vigor en Jurisdicción Portuaria continuarán bajo el régimen vigente - Decreto N° 185/07, Decreto N° 981/14 y contratos de concesión- hasta su correspondiente vencimiento estipulado en las actas, contratos y adendas. Con posterioridad a ello, se regirán por las disposiciones del Reglamento que emitirá el Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás relativo a los Permisos de Uso y Concesiones de Uso de los espacios portuarios ubicados dentro de su ámbito territorial de competencia, cuya*

*administración y explotación le corresponde, sin perjuicio de las estipulaciones que se establezcan con carácter adicional. ARTÍCULO 4°. Determinar que se transferirá al Consorcio el personal que opera en la Delegación Portuaria San Nicolás, y el personal de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias que se individualizará en el Acta de Transferencia a suscribir con el ente, dejándose establecido que se respetará la categoría, antigüedad, remuneración, leyes y convenios colectivos de trabajo aplicables y demás derechos laborales vigentes, a la totalidad del personal transferido al Consorcio. ARTÍCULO 5°. Delegar en el Ministro de Producción de la Provincia de Buenos Aires el ejercicio de la facultad de aprobar el Acta de Transferencia a suscribirse con el ente creado en el artículo 1° del presente Decreto. ARTÍCULO 6°. Establecer que la Contaduría General de la Provincia, en ejercicio del control interno de la gestión económico-financiera del Sector Público Provincial, podrá requerir la información que sea necesaria para el cumplimiento de sus funciones con relación al Consorcio creado por el artículo 1° del presente Decreto, de conformidad con lo normado por los artículos 103 y 104 de la Ley N° 13.767. ARTÍCULO 7°. Determinar que el Directorio del Consorcio deberá remitir a los Organismos de Asesoramiento y Control un informe semestral escrito sobre la gestión social, incluyendo la información relevada por la Auditoría en ejercicio de las funciones conferidas por el artículo 31 del Estatuto del Consorcio. ARTÍCULO 8°. Disponer que en aquellos casos en que pudiere resultar afectado el interés público, la representación en juicio del Consorcio estará a cargo de la Fiscalía de Estado de la Provincia de Buenos Aires. ARTÍCULO 9°. Dejar establecido que el Consorcio quedará exceptuado de lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley N° 11.206, de conformidad con lo normado por el artículo 4° de la Ley N° 11.414. ARTÍCULO 10. El presente Decreto será refrendado por los Ministros Secretarios en los Departamentos de Producción y de Jefatura de Gabinete de Ministros. ARTÍCULO 11. Registrar, notificar al Señor Fiscal de Estado, comunicar, publicar, dar al Boletín Oficial y al SINBA, pasar al Ministerio de Producción. Cumplido, archivar.*

El 17 de Julio del mismo año se labra el ACTA DE TRANSFERENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL PUERTO DE SAN NICOLÁS AL CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO DE SAN NICOLÁS. El 31 de Mayo se decreta (DECTO-2019-600-GDEBA-GPBA) ARTÍCULO 1º. Designar, en Jurisdicción 1.1.1.11.1 – Ministerio de Producción – Subsecretaria de Industria, Minería y Actividades Portuarias – Dirección Provincial de Actividades Portuarias, a partir del 25 de Abril de 2019, a Antonio Daniel NEGRO (…) como Miembro del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás en representación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires de conformidad con el Decreto Nº 96/19, y en el art. 2do se deja establecido que ejercerá la presidencia del Directorio de conformidad con el art. 26 del Estatuto que como anexo único integra el Decreto Nº 96/19.

Por su parte, la Resolución -2019-208-GDEBA-MPGP de fecha 12 de Agosto del 2019 se designan los Directores: *"ARTÍCULO 1º. Dejar establecido que el señor Carlos Hugo CAPRA (…) ejercerá el cargo de miembro del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás, en representación de la Municipalidad de San Nicolás, según designación efectuada por Decreto Municipal N° 1788 de fecha 26 de julio de 2019, de conformidad con lo establecido por el artículo 17 inciso b) del Estatuto del Consorcio, aprobado como Anexo Único del Decreto N° DECTO-2019-96-GDEBA-GPBA. ARTÍCULO 2º. Aprobar las propuestas de designación de los Sres. José María CERIOTTI (…) y Darío FELICEVICH (…) como miembros del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás, a partir de la fecha de notificación, en representación de las asociaciones sindicales con personería gremial, signatarias de convenio y representativas de los trabajadores del quehacer portuario y/o vinculados a la actividad, de conformidad con lo establecido por el artículo 17 inciso e) del Estatuto del Consorcio, aprobado*

*como Anexo Único del Decreto N° DECTO-2019-96-GDEBA-GPBA. ARTÍCULO 3º. Aprobar la propuesta de designación del señor Baltasar Ezequiel SCHUBERT AGUILÁ (…) como miembro del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás, a partir de la fecha de notificación, en representación de los operadores de establecimientos externos del Puerto de San Nicolás, de conformidad con lo establecido por el artículo 17 inciso f) del Estatuto del Consorcio, aprobado como Anexo Único del Decreto N° DECTO-2019-96-GDEBA-GPBA. ARTÍCULO 4º. Aprobar la propuesta de designación del señor Fernando Ramón AZCOITIA (…) como miembro del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás, a partir de la fecha de notificación, en representación de los parques industriales de la región, de conformidad con lo establecido por el artículo 17 inciso g) del Estatuto del Consorcio, aprobado como Anexo Único del Decreto N° DECTO-2019-96-GDEBA-GPBA. ARTÍCULO 5º. Aprobar la propuesta de designación del señor Agustín PINEDO (…) como miembro del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás, a partir de la fecha de notificación, en representación de las asociaciones que nuclean a las entidades fabricantes, comercializadoras y distribuidoras de fertilizantes, productos fitosanitarios e insumos destinados a la sanidad y mejoramiento agropecuario, de conformidad con lo establecido por el artículo 17 inciso h) del Estatuto del Consorcio, aprobado como Anexo Único del Decreto N° DECTO-2019-96-GDEBA-GPBA. ARTÍCULO 6º. Registrar, comunicar y notificar a la Presidencia del Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás a sus efectos. Cumplido, archivar".*

Concluyó un período de la Historia del Puerto de San Nicolás en que su administración pasó por distintos estamentos y niveles. Cuando se produjo la nacionalización de las actividades portuarias, las directivos a cargo de la conducción de los destinos de los Puertos se denominaban Administradores y en el caso de San Nicolás, Administrador de los Puertos del Paraná Inferior, ya que San Nicolás era cabecera encontrándose en su jurisdicción desde Villa Constitución, San Nicolás, Ramallo, hasta Dique Luján, incluyendo Islas del Ibicuy. En 1992 se produce la provincialización y entonces el encargado del Puerto de San Nicolás se designa como Delegado Puertos Paraná Inferior, teniendo jurisdicción desde San Nicolás hasta Dique Luján (ya sin las islas del Ibicuy), San Nicolás pasa a ser Delegación Puertos Paraná Inferior. Cuando estuvo bajo la órbita de la Nación, estuvieron al frente los siguientes Administradores: Cappodano, Camilo Camozi (1967), Juan Huerta, Venegas, Ing. Rogelio Miranday, Ing. Jorge Pedragosa y Reynaldo Rivero. A partir de 1992 con el traspaso a la provincia, al frente de la institución estuvieron como Delegados, Reynaldo Rivero, Tito Espósito, Luís Cappodano, Reynaldo Rivero, Jorge Dusso, Luís Herrera (2008/Nov. 2017), Sebastián Serrano e Ignacio Mateucci.

*Imagen Nº 49 - Puerto Nuevo. Operaciones de descarga de las nuevas grúas 17/09/2019*

El 17 de Septiembre del 2019 fue un día muy importante para el Puerto de San Nicolás. En la noche anterior arribaba a sus instalaciones un buque con dos nuevas grúas. Como se pudo apreciar en estas páginas, hacían varias décadas que no se instalaban nuevas y modernas grúas. Estas nuevas maquinarias permiten operar hasta 34 toneladas de carga, con mayor radio de manejo y velocidades de ascenso y descenso. Las mismas se sumaban a las seis ya instaladas, las cuales podrán ser sometidas a procesos de mantenimiento mientras operan las nuevas. Estas nuevas grúas fueron adquiridas con financiamiento del FonPlata, el fondo financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata, en el marco del programa "Mejora de la Competitividad de los Puertos Fluviales" de la Provincia de Buenos Aires. Son modernas grúas y su adjudicación comprende además la instalación, puesta en servicio y mantenimiento durante un determinado plazo, además de los repuestos y cursos de capacitación para el personal operativo y de mantenimiento. Las nuevas maquinarias posibilitarán la carga y descarga de buques en menor tiempo, por lo cual disminuirán los costos (al permanecer el buque menos horas en puerto). Hacía 40 años que no se recibían grúas nuevas en el Puerto de San Nicolás y esto, junto con la designación del Consorcio de Gestión que recibe las mismas, marca el inicio de una nueva etapa histórica de este sector productivo en San Nicolás y su región.

*Imagen Nº 50- Agosto del 2020- Gentileza de Leandro Peón*

*Imagen Nº 51- Agosto del 2020- Gentileza de Leandro Peón*

En base a la situación recibida, el Consorcio de Gestión se puso a trabajar inmediatamente en un reglamente de contrataciones, el armado de un organigrama que junto al personal traspasado de la Delegación Puerto y que constituye la fuerza laboral pueda mantener el servicio operativo eficientemente. Además junto con la entidad gremial APDFS y Unión Ferroviaria se realizaron reuniones y acciones para el traspaso del personal, lo que se realiza a partir del 1º de Octubre del 2019. Por otra parte se implementó un servicio de enfermería para la asistencia de todas las empresas que desarrollan su actividad en el puerto, se iniciaron acciones de capacitación del personal para el uso de las grúas, se aunaron esfuerzos para la redacción de un Reglamento de Permisionarios y Concesionarios, actividades tendientes a la preparación del pliego del Elevador de Granos, se trabajó en el armado de un Plan Director con el aporte de la Asociación CEDPLA (Centro de Estudios para el Desarrollo Logístico Avanzado), comenzaron acciones tendientes a identificar los pasivos ambientales en las áreas bajo los lineamientos de la norma ASTM y en la redacción de un reglamento interno. Por otra parte, la totalidad del personal del Puerto de San Nicolás, tiene la oportunidad de encontrar y construir una identidad propia, ya que como es sabido en todos los procesos públicos de nacionalizaciones, provincincializaciones, etc, dónde el Estado tenía una fuerte o total injerencia, la relación de los trabajadores con las autoridades o niveles de decisión, sufrían los embates o vaivenes de la política partidaria sin importar mucho aspectos profesionales de la función. En los organismos públicos las responsabilidades suelen diluirse y se exacerban los derechos no encontrando un equilibrio entre ambos con su finalidad laboral. Bajo esta forma los trabajadores podrían contemplar que el fruto de su esfuerzo redunda en su ámbito laboral creando mejores oportunidades de progreso, salubridad y seguridad palpables.

Luego de cinco meses y medio de la nueva administración, era elocuente el ritmo creciente de las actividades realizadas. Operaron 457 embarcaciones que incluían a buques, barcazas y remolcadores. Las importaciones estaban lideradas por el fertilizante a granel del cual en este inicio de gestión, se movilizó el 62% del total de toneladas anuales. Una muestra más de las modificaciones que sufrió el puerto en cuanto a lo específico de sus manufacturas y materias primas industriales lo significa que el 2do lugar en toneladas movilizadas lo constituyó el mineral de hierro que superó ampliamente las cifras del año anterior. Además pasaron por estas instalaciones, perfiles, alambres, chapas, fertilizantes líquidos, gasoil, aceite, carbón, trigo, benceno, arena, harina de maíz y arrabio. Las importaciones provinieron principalmente de China. Egipto, Estonia, EE.UU y Marruecos. Los destinos fueron Paraguay, Brasil y Holanda. Los principales consignatarios del Puerto de San Nicolás, para fines de ese año, lo constituían Yara, YPF. AFA, Nutrien, Bunge, Emerger, CNA, LDC (Dreyfus), Cargill, Profertil, Cofco y Cargill entre otros.

Por otra parte, en esos meses iníciales del Consorcio de Gestión se realizaron limpieza de vías, cerco perimetral, reacondicionamiento de las oficinas, recambio de iluminación, se inició la reparación de las defensas existentes, comenzó la construcción y provisión de bita, reparación de balanzas, losas de muelle, se adquirió dos defensas neumáticas de 1500 por 3000 mm con red de cubiertas para el muelle, módulo habitable para servicio de enfermería, el cual fue equipado de acuerdo a especificaciones médicas, contenedor reacondicionada para uso del personal de estiba, dos módulos habitables para utilización del personal de SEMA, equipamientos para oficinas (impresoras, pc, muebles, etc.) herramientas varias.

El año 2020 se inició con diversas acciones tendientes a mejorar las condiciones portuarias. Se realiza el dragado, mejoramiento e iluminación del acceso, reparaciones de las defensas (1ra etapa), reparación de las defensas (2da etapa), tala de árboles, recambio de luminarias torres de muelles por equipos LED, construcción de bita (Poste asegurado fuertemente en la cubierta de una embarcación, próximo a la proa, que sirve para dar vuelta a los cables del ancla cuando se fondea la nave), estudios de pasivos ambientales, escalera sobre la torre de iluminación, estudios de pilotes, reparación de grúa 3, cambio de válvulas de agua, reparación garita de Prefectura, Horquillas fichas de toma muelle, arreglo fachada edificio, reflectores cava norte, relevamiento topográfico y se procedió a incorporar los servicios de limpieza para edificio administrativo y oficinas del muelle, servicios de desmalezamiento, control de plagas y servicio de área protegida SAME, además de servicio de enfermería las 24 hs.

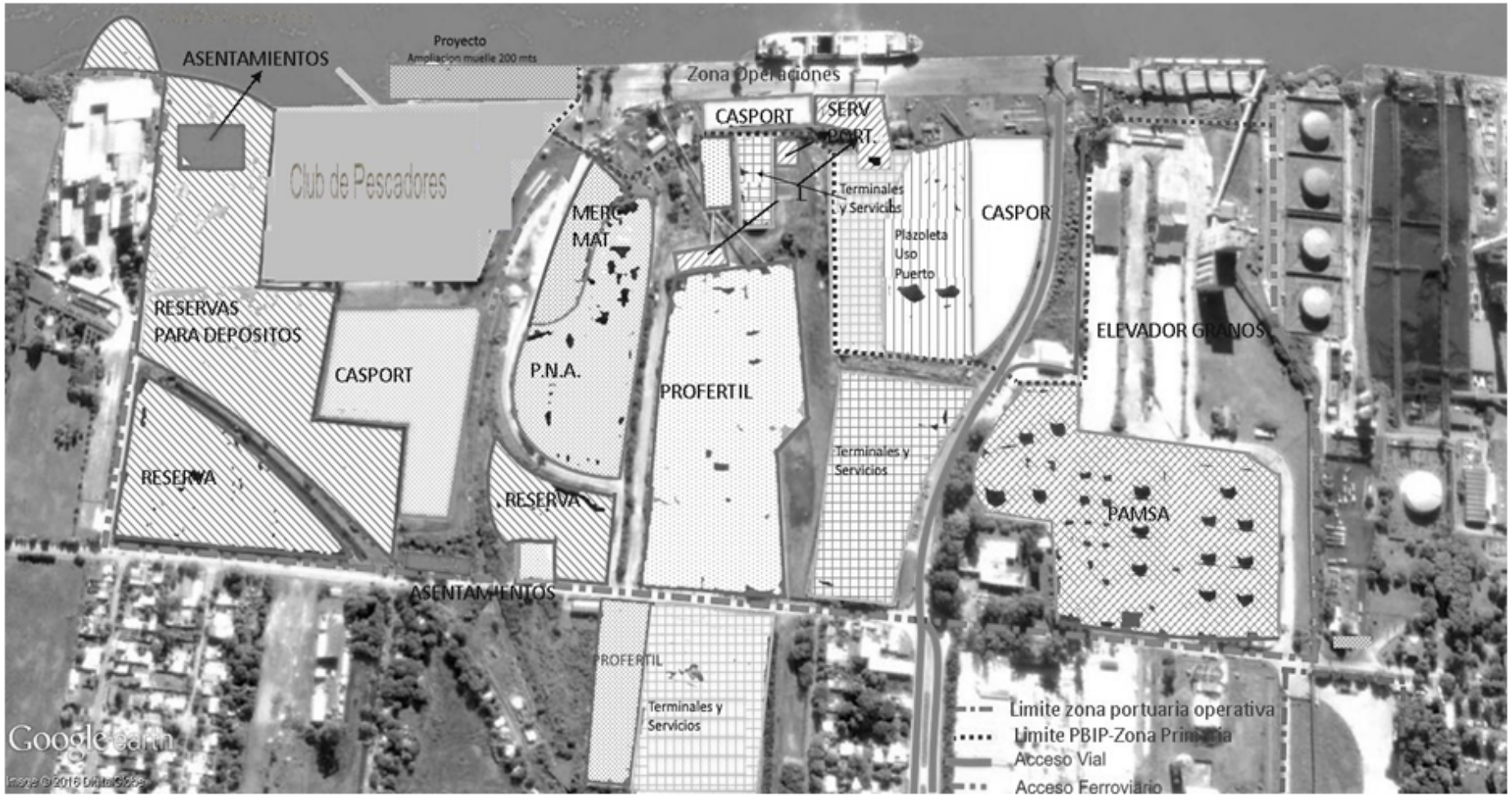
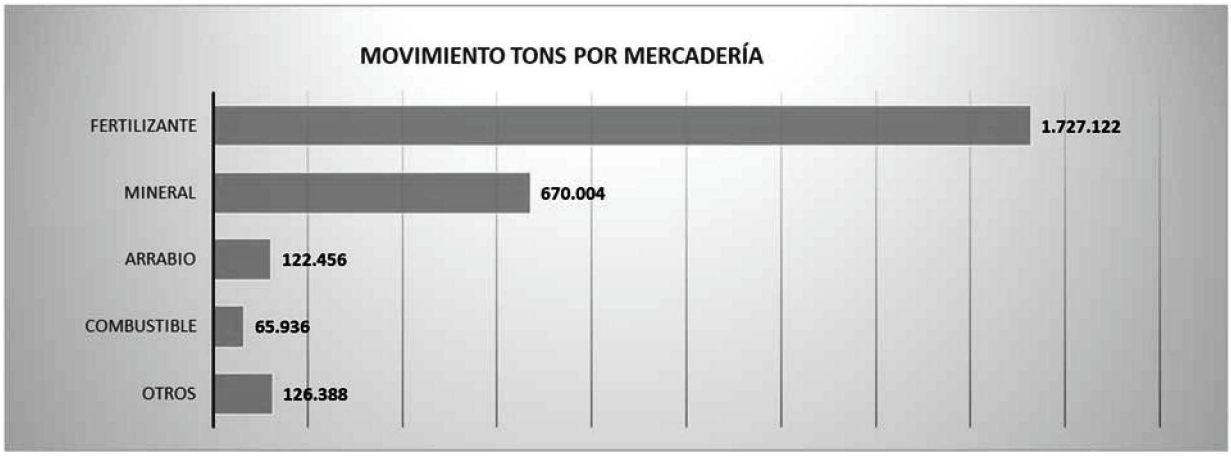



*Imagen Nº 52 Vista general de los sectores en el Puerto de San Nicolás*

Por otro lado de acuerdo a lo planificado durante el año anterior (2019) se implementó una restructuración del personal, se acondicionaron nuevas oficinas para optimizar el diagrama y funcionamiento del mismo, se incorporó personal en el área administrativa, operativa y de seguridad, personal eléctrico y mecánico para la realización de trabajos de mantenimiento y ejecución de obras, contratos de locación de servicios como médico laboral, técnico en seguridad e higiene, traductor durante la estadía de técnicos chinos para capacitación de las nuevas grúas nuevas, ingeniero civil y personal contador para liquidación de haberes. Una de las áreas donde se ha enfatizado en su desenvolvimiento lo constituye el control de la Seguridad y el medio ambiente, protección ambiental y desarrollo sostenible. Las obras que se ejecutan como también la de los permisionarios, se han realizado con los estudios de manifestación de impacto ambiental: la disminución en la producción de residuos sólidos, el manejo adecuado de residuos y mercancías peligrosas, así como el monitoreo de la calidad del agua, la medición del aire, la protección y reforestación de áreas verdes, entre otras.

A raíz de la expansión en Argentina de la epidemia COVID-19 se conformó un PROTOCOLO ESPECÍFICO COVID - 19 a los efectos de dar un correcto tratamiento y seguimiento al personal portuario que resulte declarado como caso sospechoso de COVID.19, sus posibles contactos estrechos, seguimiento médico y aislamiento de los mismos. Como así también de la creación de un Sistema de Registro de Contactos Físicos que permitiría confeccionar una trazabilidad real de contacto físico entre todos los trabajadores del ámbito portuario, con el fin de coordinar un Plan de Acción General Unificado para asegurar una labor diaria responsable, unificando criterios de prevención y actuación. Por ese motivo se intensificó la higiene, desinfección y limpieza de todo el recinto portuario, adquiriendo termómetros infrarrojos digitales, alfombras sanitizantes, hisopos para testeo de olfato, máscaras faciales y barbijos, alcohol en gel, dispensadores y pulverizadores

Operativamente el Puerto de San Nicolás continúa teniendo como principal actividad la importación de fertilizantes a granel, en segundo lugar se posiciona el movimiento de mineral de hierro. Además por estas instalaciones se manipula arrabio, combustibles, aceites y en Abril del 2020 se participó con Clinker (El clínker o clínker Portland es el principal componente del cemento Portland, el cemento más común y, por tanto, del hormigón). Operaron setescientas (700) embarcaciones que incluyen buques graneleros, tanqueros, barcazas y remolcadores. Los principales países exportadores son Paraguay por el fertilizante, clinker y gasoil, Brasil y Holanda por combustible. Las importaciones provienen de China, Estados Unidos, Egipto, Aegelia, Marruecos y otros.



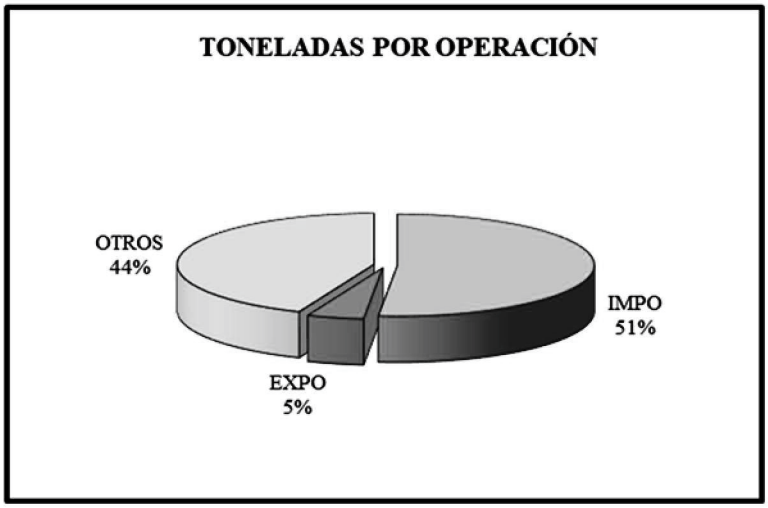




*Gráfico Nº 19. Movimiento Año 2020*

# Palabras finales

La Historia del Puerto no ha concluido, simplemente se encuentra atravesando otra etapa más de su existencia con características distintas de su pasado. Por eso estás líneas llevan este nombre y no el de conclusión o epílogo final.

Este libro tuvo la intención no solamente de mostrar el desarrollo histórico del Puerto de San Nicolás sino también que se interpretara adecuadamente, las características del mismo en los diversos períodos históricos por los que tuvo que atravesar y la forma en que se relacionó con su hinterland.

Nacido naturalmente con la misma ciudad, el Puerto tuvo importancia como medio de comunicación y de intercambio económico, nexo entre el interior y el Puerto de Buenos Aires. Fue un factor de desarrollo importante de otras empresas vinculadas a su historia, como medios de transporte, de cargas, agencias marítimas, etc.

Se convirtió en un centro neurálgico al que el futuro le tendría reservado un nuevo papel. Surgió siendo administrado como naturalmente estaba, vinculado a la esfera local, pero evidentemente a medida en que la marcha de los sucesos históricos lo permitieron, cobró importancia para la Provincia y la Nación, quienes se disputaron en ciertas etapas del pasado su gestión e influencia.

Los momentos de enfrentamientos entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación, la subordinaron a la capital puerto, disolviendo el sueño de la explotación de la libre navegación de los ríos interiores del país y su oportuno aprovechamiento. Paralelamente otros puertos lucharon por gestionar, y administrar el embarque y desembarque de sus zonas de influencias y en este periodo específico la sorprendió en competencia con el Puerto de Rosario.

Resueltas estas cuestiones luego de Cepeda y Pavón, el puerto de San Nicolás aún ubicado en la vieja zona de Cabotaje (actual Plaza de los Inmigrantes) tuvo que enfrentar el desafío que la naturaleza le imponía, con la necesidad de un dragado urgente y a imposibilidad futura de la llegada de buques de mayor calado. Paulatinamente a este proceso, la Argentina de la mano de la inmigración comienza a transformarse de un país esencialmente ganadero a uno agrícola ganadero por lo cual se intensifican las producciones al incorporarse a la explotación nuevas y extensas áreas.

La zona de los embarcaderos o posterior Puerto de UItramar (actual Parque San Martín) pareció entonces resolver esta cuestión del crecimiento enorme de tráfico y buques. En esa Argentina agroexportadora, dónde todo había que construirse y dónde el Estado concedía graciosas concesiones, a San Nicolás le quitan el uso del Puerto por 70 años y se la brindan a un grupo empresarial que inmediatamente se vinculará a las grandes casas exportadores de cereales, surgiendo la famosa "Sociedad Puerto San Nicolás". Fue intención también de este libro, analizar las modificaciones que sufre la sociedad y economía local, la forma en que representantes de los diversos sectores sociales, referentes de sus propios intereses de clase, se relacionan con el poder político para gestionar y administrar los destinos de una comunidad próspera que crece y que ya posee diversos núcleos de movimiento económico como el Puerto, la Plaza del Marchamo, el centro comercial y las estaciones ferroviarias. De esa forma hubo que determinar el origen de las clases políticas gobernantes entre 1886 y 1916 para entender los intereses que representaban y que posiblemente se expresaran en su gestión de gobierno.

Y en ese aspecto es que, no podía tampoco dejarse de lado el papel de quienes menos se mencionan en ocasiones en los diversos libros de historia local. Los trabajadores y el origen de movimiento obrero organizado en San Nicolás y la zona. Fue de suma importancia la lectura y análisis de más de mil páginas de los periódicos "La Protesta Humana" más tarde rebautizado simplemente como "la Protesta". De esa

forma se descubrió la influencia que tuvieron las ideas anarco sindicalista en San Nicolás y la zona, como así también en el Puerto de la ciudad y en otras actividades. Sin duda este aporte servirá en el futuro para poder escribir en forma completa la Historia del Movimiento Obrero de San Nicolás.

Otra cuestión que fue surgiendo en este libro, fue el de presentar la realidad económica que se palpaba en el común de las personas. Si alguien hasta hoy se preguntaba de que manera la Primera Guerra Mundial, la crisis del 30' o la 2da Guerra Mundial había afectado la vida del ciudadano común de San Nicolás, no hubiese encontrado una respuesta, ya que dicho tópico nunca pareció interesar. Sin embargo en esta obra se trata de expresar a través de tablas y gráficos, como tales sucesos, algunos ajenos a nuestra economía, podían repercutir en la fuente laboral y por ende en la economía de la ciudad, postergando sueños, atrasando desarrollo o sumando en la miseria a miles.

También se podrá observar los proyectos que de haberse llevado a cabo, podrían haber transformado en forma más rápida la realidad zonal. El proyecto del tercer ramal ferroviario, algo también poco conocido e investigado nos muestra a quienes pensaban el futuro de una empresa y la promesa de cambios que lamentablemente nunca llegarían.

Estos sucesos mundiales, que trazarían un antes y después en nuestro propio país, traerían aparejado en la Historia del Puerto grandes cambios. Se desconocía hasta hoy la importancia que tuvieron las exportaciones desde el Puerto de San Nicolás en la economía agroexportadora nacional. Aquí a través de los datos expresados en las respectivas tablas, podemos determinar el gran aporte que se hacía desde esta zona a la economía argentina.

Conforme se desarrollaba en Europa la 2da Guerra Mundial, en Argentina como habrán visto en las páginas anteriores, se incrementa la idea de un país industrializado que sustituyera las importaciones. Se observa la importante lucha de sectores locales que bajo el falso slogan de "liberar" el pueblo, encararon una campaña que culminó con la eliminación del monopolio privado de la famosa "Sociedad Puerto" o mal llamada "Sociedad Fantasma" y que la sustituyó por otro monopolio pero ahora estatal. Los desplazados de ayer, por las leoninas concesiones de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, lo continuaron siendo ahora por un Estado que parecía encarnar el sentimiento de una nación. Todo eso, fortalece también las operaciones portuarias que desde 1910 se hacían en el sector denominado "Puerto Nuevo" que es el actual, y desde principalmente 1962 se centralizaron todas las operaciones portuarias.

El Puerto de San Nicolás, pasó a formar parte, como otras tantas empresas de diversos rubros y actividades, del enorme organigrama estatal, sumergiéndola en la burocracia gubernamental, que se erigía en torno a cualquier necesidad que surgía entonces. La radicación de diversas industrias en la zona, como SOMISA y demás, pareció no alterar la influencia del Puerto de San Nicolás, que con el tiempo dentro de la organización burocrática, pasó a ser sede Delegación del Paraná Inferior. No obstante eso, en el país se venía operando otra transformación que podía modificar el desarrollo e influencia de cada puerto del país. El auge y el crecimiento del transporte automotor, quitó al ferrocarril el dominio importante de las cosechas y las rutas portuarias. Por otra parte el Puerto de San Nicolás que tradicionalmente se había destacado -como habrán comprobado por la exportación de cereales- comenzaba a tener un tráfico importante de materias primas y bienes industriales para toda su zona de influencia. Otros puertos en cambio acrecentaron el comercio del cereal, instalándose en sus hinterland, acopiadores y plantas aceiteras.

Además, años más tarde, el mismo Estado Nacional que controlaba los puertos del país a través de la Administración General de Puertos, comenzaron a conceder operaciones privadas dentro de sus jurisdicciones, conviviendo en estas zonas, empresas privadas y el ente oficial portuario. Todo ocurrió en el medio de grandes transformaciones tecnológicas, también de conformación del capital exportador y de nuevos buques y calados.

Los nuevos desafíos enfrentarían a un Estado Nacional quebrado, endeudado y sin posibilidades reales de afrontar los cambios y mejoras que debían realizarse. Se produce de tal manera, la "provincialización" de las actividades portuarias, quizás con la ilusa idea de que cada provincia tenga una realidad económica distinta al del país y pueda con éxito encarar los cambios e inversiones necesarias.

Finalmente se van operando cambios en distintos puertos del país, apareciendo la figura del "Consorcio de Gestión" en la cual estarían representados los distintos estamentos comprometidos en la administración y éxito de las transacciones comerciales portuarias incluidos el Estado Provincial y Municipal.

Todo esto apareció como una respuesta a los grandes cambios del sistema capitalista mundial, frente al avance de la cuarta revolución industrial y dónde la capacitación y especialización laboral crean nuevos desafíos que son necesarios encarar para llegar al ansiado éxito.

Como consecuencia de todo esto, a esta nueva etapa de la Historia del Puerto de San Nicolás, le espera irremediablemente la actualización de la infraestructura portuaria incluyendo el aporte tecnológico necesario, una planificación de estrategias y tácticas de promoción portuaria por regiones y por puertos debido a sus propias características, una constante inversión o gestión en la adecuación de las vías de ingresos, egresos al puerto que posibiliten una adecuada y redituable gestión de las cargas por vías ferroviarias, carreteras o fluviales, el aprovechamiento del excedente de los grandes puertos que pueden ser atraídos por las considerables condiciones ventajosas del Puerto local, la constante capacitación y profesionalización de su conducción y el constante dragado o acciones que permitan la operatoria rápida y constante.

Por último, el ejemplo de la Historia del Puerto de San Nicolás, de constante lucha comercial, en medio de los constantes cambios de políticas gubernamentales y de afrontar las vicisitudes diarias propias de dicha especialidad, nos muestran que sigue siendo un elemento sumamente importante en su zona de influencia y que puede crecer en su desarrollo futuro si se invierte y gestiona como la realidad les obliga a hacerlo.

Quizás el día de mañana, quienes tomen estas páginas para conocer el pasado de la entidad, puedan en base a esta compleja lucha, idas y vueltas, acciones y reacciones, comprender que el sector, por su importancia en el desarrollo humano, debe ser el foco de cualquier política de planificación regional importante.

SEPTIEMBRE DEL 2020.

# ÍNDICE GENERAL

Prólogo 8

Capítulo 1. El Primer Puerto. Puerto Colonial y Cabotaje 13

Capítulo2. El Segundo Puerto, Sección Embarcaderos - Sociedad Puerto San Nicolás 85

La cuestión obrera 143

Capítulo3. El "Puerto Nuevo" - El Puerto bajo jurisdicción nacional, provincial concluyendo hasta el Consorcio de Gestión. 221

Palabras Finales 319

# ÍNDICE DE IMÁGENES


Imagen Nº 1. Vista del muelle y Zanja de Doña Melchora 13
Imagen Nº 2. Plano de 1882. Antigua zona del Puerto de Cabotaje 44
Imagen Nº 3. Muelle de Hierro del antiguo Puerto de Cabotaje 46
Imagen Nº 4. Zanja de Doña Melchora en primer plano 75
Imagen Nº 5. Zanja de Doña Melchora y Puerto de Cabotaje 76
Imagen Nº 6. Zanja de Doña Melchora hacia el sudeste 77
Imagen Nº 7. Puerto de Cabotaje a principios del siglo XX 78
Imagen Nº 8. Zona de Cabotaje hacia el noreste 80
Imagen Nº 9. Puerto de Cabotaje. Carro y Velero 82
Imagen N° 10. Puerto de Cabotaje 84
Imagen Nº 11. Embarcadero Wiengreen- Puerto de Ultramar 85
Imagen Nº 12. Embarcadero Dreyfus 89
Imagen Nº 13. Barco cargando cereal en la sección embarcaderos 90
Imagen Nº 14. Plano del Puerto de San Nicolás Sección Embarcaderos 91
Imagen Nº 15. Plano del Proyecto del Ferrocarril a Gral. Arenales 92
Imagen Nº 16. Buque "Mendoza" en la Sección Embarcaderos 93
Imagen Nº 17. Embarcadero "Marcone Hnos." 1905 94
Imagen Nº 18. Vapor Haardt el 1 de Mayo de 1910. Inaugura Puerto Nuevo 95
Imagen Nº 19. Vapores cargando en el Puerto de Ultramar 96
Imagen Nº 20. Plano del ramal ferroviario construido y a construirse 106
Imagen Nº 21. Plano del cruce de ramales ferroviarios del proyecto 107
Imagen Nº 22. Plano del proyecto de ramales ingresando a Rojas 108
Imagen Nº 23. Serie de acciones emitidas por la Sociedad Puerto 141
Imagen Nº 24. Foto del Periódico "La Protesta Humana" del 18/6/1897 145
Imagen Nº 25. Periódico "La Protesta" 159
Imagen Nº 26. Puerto de Cabotaje a principios de la década del 30' 171
Imagen Nº 27. Embarcadero Casa Brauss 183
Imagen Nº 28. Sección embarcaderos al 6 de Noviembre de 1941 195
Imagen Nº 29. Dibujo del llamado "Puerto Nuevo" en 1972 221
Imagen Nº 30. Construcción del Puerto Nuevo 222
Imagen Nº 31. Construcción del Puerto Nuevo, Año 1905 223
Imagen Nº 32. Puerto Nuevo Año 1927 224

Imagen Nº 33. Instalaciones del Puerto Nuevo y Grúas 225
Imagen Nº 34. Draga realizando sus tareas 226
Imagen Nº 35. Antigua usina del Puerto Nuevo 229
Imagen Nº 36. Buque en Puerto Nuevo cargando cereal 257
Imagen Nº 37. Grúa Puerto Nuevo Año 1977 265
Imagen Nº 38. Locomotora de la AGP 268
Imagen Nº 39. Vista aérea del Puerto Nuevo 270
Imagen Nº 40. Buque en 1989 cargando alambrón 280
Imagen Nº 41. Buque descargando bobinas de chapas en 1991 281
Imagen Nº 42. Dibujo y Plano Puerto Nuevo y Somisa en 1990 283
Imagen Nº 43. Puerto Nuevo en 1990 285
Imagen Nº 44. Buque cargando chapadur y caños – Año 1990 286
Imagen Nº 45. Barcaza descargando palanquillas. Año 1991 287
Imagen Nº 46. Puerto Nuevo San Nicolás 289
Imagen Nº 47. Elevador Puerto de San Nicolás 305
Imagen Nº 48. Puerto San Nicolás en los últimos años 305
Imagen Nº 49. Puerto Nuevo. Operaciones de descarga de grúas (2019) 313
Imagen Nº 50. Agosto del 2020 314
Imagen Nº 51. Agosto del 2020 314
Imagen Nº 52. Vista general con nombre de los sectores del Puerto SN 316

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico Nº 1. Resumen estadístico 1882 49
Gráfico Nº 2. Población local entre 1854 y 1890 51
Gráfico Nº 3. Estadísticas Quinquenio 1913-1917 Trigo Puerto SN 117
Gráfico Nº 4. Estadísticas Quinquenio 1913-1917. Maíz Puerto SN 118
Gráfico Nº 5 Estadísticas Quinquenio 1913-1917. Lino Puerto SN 119
Gráfico Nº 6. Movimiento de Exportación 1910/11 a 1921/22 131
Gráfico Nº 7. Toneladas exportadas 1910/11 a 1921/22 137
Gráfico Nº 8. Movimiento portuario 1922/23 a 1931/32 176
Gráfico Nº 9. Exportaciones de cereales 1922/23 a 1931/32 176
Gráfico Nº 10 Evolución de las toneladas exportadas 1918 a 1932 178

Gráfico Nº 11. Movimiento portuario 1933/34 a Ene/Feb 1948 217
Gráfico Nº 12. Exportación de cereales 1932/33 a 1944/45 218
Gráfico Nº 13. Toneladas embarcadas por año 1933 a 1939 1/2 219
Gráfico Nº 14. Cotizaciones de la Sociedad Puerto San Nicolás 220
Gráfico Nº 15. Evolución del PBI por habitante 266
Gráfico Nº 16. Salario real industrial entre 1974 a 1998 266
Gráfico Nº 17. Movimiento de mercaderías 1984 a 1988 269
Gráfico Nº 18. Movimiento portuario 1992 a 1999 292
Gráfico Nº 19.Movimiento Toneladas Año 2020 318

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla Nº 1. Valor de la Tierra entre 1888 y 1891 45
Tabla Nº 2. Utilizados para fondos de pagos de servicios de la deuda externa anterior 49
Tabla Nº 3. Resumen estadístico del movimiento portuario en 1882 49
Tabla Nº 4. Habitantes entre 1854 y 1890 51
Tabla Nº 5. Actividades económicas de San Nicolás entre 1854 y 1917 70
Tabla Nº 6. Principales actividades económicas de servicios en San Nicolás 70
Tabla Nº 7.Estadísticas Quinquenio 1913-1917 Puerto SN Trigo 117
Tabla Nº 8 Estadísticas Quinquenio 1913-1917 Puerto SN Maíz 118
Tabla Nº 9 Estadísticas Quinquenio 1913-1017 Puerto SN Lino 119
Tabla Nº 10. Exportación de Puerto San Nicolás (cereales y frutos del país) 132
Tabla Nº 11.Importación del Puerto San Nicolás 133
Tabla Nº 12. Tarifa de Guinche- Sociedad Puerto San Nicolás 133
Tabla Nº 13. Derechos de almacenaje Sociedad Puerto San Nicolás 134
Tabla Nº 14. Cereales y productos agrícolas cargados por elevador SN 135
Tabla Nº 15. Tarifa para embarques, animales en pie. Cargas 136
Tabla Nº 16. Movimiento de Vapores, lanchas y buques 1910/11 a 1921/22 136
Tabla Nº 17. Exportaciones de maíz, trigo y otros cereales 1910/11 a 1921/22 137
Tabla Nº 18. Movimiento portuario discriminado 1922/23 a 1931/32 176
Tabla Nº 19. Exportaciones de cereales y otros 1922/23 a 1931/32 177
Tabla Nº 20. Producción nacional y embarque de trigo por San Nicolás 1927 a 1931 177
Tabla Nº 21. Producción nacional y embarque de lino por San Nicolás 1927/31 177

Tabla Nº 22. Producción nacional y embarque de maíz por San Nicolás 1927/31 177
Tabla Nº 23. Estadísticas Puerto San Nicolás 1936/37 a 1940/41 194
Tabla Nº 24. Estadísticas Puerto San Nicolás 1936/37 a 1941/42 198
Tabla Nº 25. Estadísticas Puerto San Nicolás 1937/38 a 1942/43 207
Tabla Nº 26. Estadísticas Puerto San Nicolás 1938/39 a 1943/44 209
Tabla Nº 27. Estadísticas Puerto San Nicolás 1940/1941 a 1944/45 210
Tabla Nº 28. Movimiento portuario 1933/1948 216
Tabla Nº 29. Exportación 1932/1933 a 1944/1945 217
Tabla Nº 30. Producción y comercialización de trigo por San Nicolás entre 1930 y 1940 218
Tabla Nº 31. Toneladas embarcadas de cereal por año 1033 a 1939 1/2 219
Tabla Nº 32. Datos de Aduana San Nicolás. Recaudación 1948 241
Tabla Nº 33. Toneladas ingresadas al Puerto de Buenos Aires por buques de San Nicolás entre 1944 y 1950 246
Tabla Nº 34. Nómina de algunos establecimientos industriales de SN 246
Tabla Nº 35. Censo Poblacional de San Nicolás 1948 a 1960 254
Tabla Nº 36. Movimiento total de buques 1968 a 1970 256
Tabla Nº 37. Movimiento de mercaderías muelle fiscal de SOMISA, Agua y Energía, totales 258
Tabla Nº 38. Movimiento de mercaderías Puerto de San Nicolás 1984-88 269
Tabla Nº 39. Importación Puertos Argentinos, año 1981 272
Tabla Nº 40. Puertos que recibieron mayor número de buques 1980/81 272
Tabla Nº 41. Embarque de cereales en San Nicolás entre 1982 y 1986 273
Tabla Nº 42. Índice de precios al consumidor 273
Tabla Nº 43. Características operativas de los elevadores terminales nacionales 1986 274
Tabla Nº 44. Características operativas de los elevadores terminales nacionales 275
Tabla Nº 45. Infraestructura portuaria 1986 276
Tabla Nº 46. Capacidad operativas relativas en la JNG 1986 277
Tabla Nº 47. Importación y exportación 1987 279
Tabla Nº 48. Importación y exportación 1988 279
Tabla Nº 49. Tasa de desempleo 1989-1996 291
Tabla Nº 50. Movimiento portuario durante los 90' Puerto SN 292
Tabla Nº 51. Tota embarque de granos, subproductos y aceites por Terminal Puerto San Nicolás 2005-2018 295

Tabla Nº 52. Movimiento portuario San Nicolás 2008 al 2010 298
Tabla Nº 53. Movimiento portuario San Nicolás 2008 al 2017 302
Tabla Nº 54. Movimiento portuario San Nicolás Año 2016 303
Tabla Nº 55. Movimiento portuario San Nicolás Año 2017 304
Tabla Nº 56. Movimiento portuario San Nicolás Año 2016 306
Tabla Nº 57. Movimiento portuario San Nicolás Año 2017 307
Tabla Nº 58 Movimiento portuario San Nicolás Año 2018 308
Tabla Nº 59 Movimiento portuario San Nicolás Año 2019 309

**Lugares de Investigación:**
- Puerto de San Nicolás
-Archivo y Biblioteca Museo Casa del Acuerdo del San Nicolas
-Museo y Archivo Histórico Municipal "Don Gregorio Santiago Chervo"
-Ministerio de Transporte de la Nación.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA


ALVAREZ Walter **EL VINO NICOLEÑO Cien años de vitivinicultura en San Nicolás**, Printer Ediciones, San Nicolás, 2005, Pág. 77

ANDRIN Alejandro **CAYETANO CAVALLI Visionario y realizador**. Gráfica Industrial, San Nicolás, 2012.
Anuario de los Puertos Argentinos VII Edición.

Anuario de los Puertos Argentinos, VIII.

Anuario Puertos Argentinos Edición IX.

BACCINO Silvana Irene y SOROLLA María Luisa, **ERA UNA VEZ ZARATE**, talleres Gráficos RGPV, Julio de 1997.

BACCINO Silvana Irene, **1 de Enero de 1885. "El ferrocarril llega a Zárate"**. Artículo en la web.

BARCOS María Fernanda, **PUEBLOS Y AGRICULTURA A FINES DEL SIGLO XIX: LOS ENSANCHES DE LOS EJIDOS EN LA PROV. DE BS. AS.** Estudios rurales Volumen 9, Nº 17 CEAR-UNQ, Bs. As, Primer Semestre 2019.

BARONE Matías **LOS PUERTOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES A 20 AÑOS DE LA "PROVINCIALIZACIÓN"**, Artículo. Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de La Plata, Diciembre 2016 Sedici.unlp.edu.ar

BELINI Claudio y BADOZA Silvia, Artículo **EL IMPACTO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL EN LA ECONOMÍA ARGENTINA**, Conicet Digital.

BIALET MASSE Juan **INFORME SOBRE EL ESTADO DE LAS CLASES OBRERAS ARGENTINAS** Volumen I, Capítulo X, Ministerio de Trabajo, Pcía.de Bs. As., 1904.

BOLETIN DEL INSTITUTO AGRARIO ARGENTINO, Año VIII Nº 61, 1948

BUCCA Julio J. **MEMORIA DE VILLA CONSTITUCIÓN, SEIS HISTORIAS PARA RESIGNIFICAR**, Ediciones del Autor, Villa Constitución, 2007.

CECCHI Edgardo **Apunte Memoria Descriptiva del Puerto de San Nicolás**. Archivo del autor.

CHERVO Gregorio S. **CORONEL JUAN LUCIO SOMOZA**, Legislador, político, hombre de acción en el ayer nicoleño. Municipalidad de San Nicolás de los Arroyos, San Nicolás, Museo y Archivo Histórico Primer Combate Naval Argentino, 1978.

CHERVO Gregorio S. **CRONICA DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS 1608-1988** San Nicolás, 1988.

CHERVO Gregorio S. **EL AYER DE SIEMPRE 1913-1993**, Ediciones del Autor, San Nicolás, 1993.

CHERVO Santiago (h) y MIGLIARINI Miguel A. **HISTORIA DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS Y SU PAGO**, Tomo II, Gráfica Industria, Diario El Norte, San Nicolás, 2010.

DE LA TORRE José E. **HISTORIA DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS**, Editorial Rosario S. As. , Rosario, 1947.

CONDE Roberto Cortés, BATALLA Javier Ortiz, D`AMATO Laura, DELLA PAOLERA Gerardo **LA ECONOMIA DE PERÓN** Una Historia económica (1946-1955) Ensayo Editorial Edhasa, Bs As, 2020.

DE LA TORRE José E. **HISTORIA EDILICIA DE SAN NICOLAS** (1854-1910) Asociación de Residentes Nicoleños, Talleres gráficos Della Torre Hnos, Bs As. 1943.

DE MARCO Miguel (h) **CIUDAD PUERTO, UNIVERSIDAD Y DESARROLLO REGIONAL ROSARIO 1919-1968** Documento digitalizado del autor.

DORFMAN Adolfo **HISTORIA DE LAS INDUSTRIAS ARGENTINAS**, Biblioteca Argentina de Historia, Hyspamérica, Bs. As. 1986.

ESEVERRI José Ricardo **HISTORIA DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS** Tomo 1, Printer Ediciones, San Nicolás, 2019.

GANDINI Remo **EL PUERTO DE ROSARIO**, Facultad de Cs Económicas de la UBA. Biblioteca Alfredo Palacios, 1940.

GARRETON Adolfo **HISTORIA DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS DESDE SUS ORIGENES HASTA 1810** Publicaciones del Archivo Histórico de la Pcía. De Bs as, 1937.

GIGLI Rudy **FERROCARRIL SAN NICOLAS-GENERAL ARENALES** 1906 Apunte del autor.

GRELA Plácido, **EL GRITO DE ALCORTA** Centro Editor de América Latina, Biblioteca Política Argentina 107, Bs. As. 1985.

Guía Portuaria Argentina 1990.

HARISPURU Adela **EL PUERTO DE SAN NICOLAS. ORIGEN, EVOLUCION Y DECADENCIA** –Ponencia. Quintas Jornadas Uruguayas de Historia Económica, Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE).

Infraestructura Portuaria Argentina 1810- 2010 Cámara Argentina de la Construcción.

LA PROTESTA HUMANA- Consultados todos los ejemplares subidos a la red y comprendidos entre los años 1897 a 1925

LADEUIX Juan Iván, **DESCUBRIENDO LOS PUERTOS. APUNES SOBRE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA Y LA REGULACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO (1941-1949)**. Dossier en Revista de Estudios Marítimos y Sociales Año 2, Nº 2 Noviembre del 2009.

LAZZARO Silvia **ESTADO, CAPITAL EXTRANJERO Y SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO** (1880-194) Vol. 1 Bs. As. Centro Editor de América Latina, 1992.

MARCATELLI Marcelino **DOMINGO BALLESTERO**, Imprenta Byblos, San Nicolás , 1988.

MARCATELLI Marcelino **SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS, EL RIO Y SUS PUERTOS. ANDES PATAGÓNICOS, FRONTERA INTRINCADA**, Printer Ediciones, San Nicolás, 1999.

Memoria y Balance General 1981 de la Administración General de Puertos.

MEMORIA Y BALANCE SOCIEDAD PUERTO SAN NICOLAS. Años 1911, 1913, 1914, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945 .

MEMORIA DEL BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, Años 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954 y 1955.

OBREGON Rosana L. **EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL DE SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS. EVOLUCION URBANA Y CONDICIONANTES HISTORICAS**. Apunte del autor.

OBREGON Rosana L. **LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE SAN NICOLÁS SEGÚN LA VOZ DE UNO DE SUS PROTAGONISTAS, EL INGENIERO ARIODANTE GHISOLFI**. Épocas, Revista de Historia Nº 19, Primer Semestre 2019.

OBREGON Rosana Luján **CONFIGURACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL DELTA MEDIO DEL RIO PARANÁ. PROYECTO DE LOS PUERTOS DE ULTRAMAR Y CABOTAJE (1880-1930)** Pertenencia institucional HITEPAC-FAU-UNLP.

ORTIZ Ricardo M. **EL VALOR ECONÓMICO DE LOS PUERTOS ARGENTINOS**, Editorial Losada, Bs. As. 1943.

PALACIO Ernesto, **HISTORIA DE LA ARGENTINA 1835-1943 Tomo II**, A. Peña Lillo Editor, Bs. As. 1965.

Panorama del sector industrial. Artículo publicado en el sitio web CEP.gov.ar .

PICCAGLI Américo **APUNTE HISTORIA DEL PUERTO DE SAN PEDRO**, Archivo digital.

PIGNA Felipe **LOS MITOS DE LA HISTORIA ARGENTINA 3**, Buenos Aires, Editorial Planeta, 2006.

POY Lucas y CARUSO Laura **LAS HUELGAS DEL RIACHUELO. LOS PRIMEROS CONFLICTOS OBREROS EN EL PUERTO DE BS. AS. 1889 y 1905** Grupo 18: Historia Social del Trabajo y de los Trabajadores. Congreso Nacional de Estudios del Trabajo ASET, 2013.

Puertos y vías navegables. Centro Internacional de información empresaria. Buenos Aires 1986, reproducido en Infraestructura Portuaria Argentina 1810 a 2010.

RAPOPORT Mario **HISTORIA ECONÓMICA, POLÍTICA Y SOCIAL DE LA ARGENTINA (1880-2000)** Ediciones Macchi, Bs As. Tercera Edición corregida (2003).

RAYES Agustina, **LOS DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES Y LA NEUTRALIDAD ARGENTINA DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL** en www.biblio.uade.edu.ar

**Revista BUENOS AIRES AL PACIFICO** (Revista del FFCC Buenos Aires al Pacífico) Nº 1 Diciembre

de 1917, Nº 2 Enero de 1918, Nº 3 Febrero de 1918, Nº 4 Marzo de 1918, Nº 5 Abril de 1918, Nº 5 Mayo de 1918, Nº 6 Junio de 1918, Nº 7 Julio de 1918, Nº 9 Agosto de 1918, Nº 10 Septiembre de 1918, Nº 11 Octubre de 1918 y Nº 12 Noviembre de 1918.

ROFMAN Alejandro B. y ROMERO Luís A. **SISTEMA SOCIOECONÓMICO Y ESTRUCTURA REGIONAL EN LA ARGENTINA**, Ministerio de Cultura y Educación de la Nación, Bs As- 1998.

ROY Hora, **HISTORIA ECONÓMICA DE LA ARGENTINA EN EL SIGLO XIX**, Siglo XXI Editores, Bs As.

**SAN NICOLAS EN EL TIEMPO**. Revista Municipal impreso por TORMAR Publicidad (Belgrano 159; San Nicolás).

SANTELLA Agustín y ANDUJAR Andrea, **EL PERON DE LA FÁBRICA ERAMOS NOSOTROS**, Las Luchas de Villa Constitución. Desde el Subte Editorial, Bs. S. 2007.

SIXTO Carlos Armero, **ARGENTINA. EL RETO DEL PUERTO PROFUNDO**, Imprenta Martínez y Rodríguez, Octubre de 1970